



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 EMIL KROGH.

15^{DE} AARGANG
1908.



KJØBENHAVN.

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

1908.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1908.

INDHOLD.

	Side		Side
A.		Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Aarhus, Havuarbejderne i	226	Aars Generalforsamling	349, 355, 365, 371
Aarsskiftet, Ved	15	Aarsberetning	327
Afskrivninger for Dampskibe	145	Afdl. for mindre Skibe, Generalforsamling	96
Afskrivningers Fradrag i skattepligtig Indkomst, Ordinære ..	85	Forøningsmeddelelser	21, 437, 455, 676
Aktietegning, Skibsføreres	73, 201	Fyus Kreds, Generalforsamling	86
Aktietegning, Styrmands	191, 201	Ero Kreds, Generalforsamling	85
»Alfred Erlandsens« Forlis	216, 442	Danske Sejlskibreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk 536.	545
Amerika Linie, Norsk	387, 443	Dansk Søfartstidende	74, 201, 651
Amerika Linie, Svensk	201	Dansk Sørestaurations Forening	74
Amerika Linier, Sammenslutning af ..	419, 442, 519, 577, 581,	Dardaullerne, Sundhedseftersyn ved	146
Antwerpen, Havnen i	684	D. F. S., Skibsbyggeriet i	483
Archangel, Udvidelse af Havnen i	202	Den alm. danske Skibsførerforening af 1874	78, 90
— Toldoftersyn i	216	Det forenede Dampskibsselskab	109, 145, 147, 529
Art. 16, Sovejsreglernes	293	Dispanchor-Eksamen	121, 136
		Driftsresultater i 1907, Oversigt over danske Dampskibsselskabers	203
		Drivskruer og Aare, Forholdet mellem	300
B.		Dødsfald:	
Baltcon Certepartiets § 5	109, 256	Skibsroder Ad. Carl	61, 158
Baltic and White Sea Conference 61, 393, 467, 473, 514, 521,	529, 568	Kapt. E. S. Brørand	67
Beringsstrædet og Beringshavet, Isen i	170	Kapt. C. G. Clausen	124
Besigtelser, Betaling for	388, 404	Kapt. L. F. Mecklenburg	137
Bjergeløen, Permanente Voldgift til Fastsettelse af	158, 163	Navigationsslærer V. G. Andersen	202
Bjergene i Norge, De danske	66, 157, 261, 298, 545	Styrmand Aae	287
Bjergningshistorie, En	123, 136, 419	Skibsroder Thos. Cairns	167
Bjergningsselskabers Skattepligt i Danmark. Udenlandske ..	135	Kapt. Oscar Sørensen	519
Bombøssen	483	Kapt. P. C. J. Møllerup	581
Boness, Propplaster til	190	Kapt. J. P. Larsen	597, 605
Bredsdorff's Strandingsboje	467	Kapt. W. Langborg	623
Bromerhaven, Tørdok i	337	Mægler G. Nicolaisen	657
Brest, Skibsfartsforhold i	629	Kapt. N. F. Tofte	658
Britiske Havne, Udeulandske Skibe i	168	Kapt. J. P. Christiansen	669
Brudes Redningsbaad	425	Kapt. V. E. Schibbye	684
Buenos Aires, Havnen i	474	Domme:	
Bugsøring, Løsning under	159, 167	Højesteret:	
Bugsøring, Transatlantisk	669	Assurancespørgsmaal (Fisker Chr. E. Rasmussen ktr. For-	568
Bureau Veritas' Besigtigelse af Sejlskibe	275	sikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug)	568
Burmoister & Wain	74, 109, 147	Bjergeløen (Norsk Dpsk. »Mouranger« ktr. Em. Z. Svitzer)	246
Børskurs, Kjøbehavus. Findes almindeligvis i det sidste Nr. hvor Uge.		Overtrædelse af Solovens § 293 (Det offentlige ktr. Kapt.	204
		C. A. L.)	204
C.		Paasejling (Aalborg-Hadsund Jerubano ktr. D. F. D. S.)	189
Cadiz, Bonkerpriser i	606	Sammenstød (Svensk Sk. »Margrethe« ktr. svensk Sk.	172
Cairns, Thomas, Skibsroder M. P.	467	Primrose)	172
Callao, Ophold i	697	Sø- og Handelsrotten:	
Carl, Ad., Skibsroder	61, 158	Aktietegning, Styrmands (Styrm. Mortensen ktr. Dpskss.	191
Carl, L. H.	86	Steam)	191
Croix de Vic, Forholdene i	484	Antodatering af Konnossement (Firmaet J. J. Larsen ktr.	350
		norsk Dpsk. »Sark«)	350
		— (A. Nielsen & Co. ktr. engl.	387
		Dpsk. »Hartburn«)	387
D.			
Danmarks Handelsflaade i 1907	591, 595		
Dansk Dampskibsrederiforening	109		
Dansk-russisk Dampskibsselskab	202		

	Side
Arrestforretning (Dpskss. Turisten ktr. Dansk-svensk Dpskss.)	563
Assurance ved Totalforlis (Firmaet Copland & Berrie ktr. De private Assurandører)	299
Begravelsesudgifter (Kontrollør N. Sonne ktr. Dpskss. Skandia)	519
Beskadigelse af Ladning, Restfragt og Overliggedage (Sk. »Svea & Dana« ktr. Hammer & Son)	407
Beskadiget Ladning (Gross. Abrahamson ktr. D. F. D. S.)	75
Bjergeløn (Em. Z. Svitser ktr. engl. Dpsk. »White Sea«)	148
— (Em. Z. Svitser ktr. engl. Dpsk. »Pacific«)	149
— (Em. Z. Svitser ktr. Intern. Dampskibs- og Bjergnings Co.)	247
— (Em. Z. Svitser ktr. svensk Sk. »Leufsta«)	287
— (Em. Z. Svitser ktr. svensk Dpsk. »Hermes«)	337
— (Em. Z. Svitser ktr. Dpsk. »Beneficent«)	342
— (Em. Z. Svitser ktr. engl. Dpsk. »Snowdon«)	519
— (Em. Z. Svitser ktr. østerr. Dpsk. »Thalia«)	699
— (Engl. Dpsk. »Lovart« ktr. holl. Tjalk »Noorsteer«)	453
— (Skibsf. H. J. Poulsen ktr. norsk Dpsk. »Hero«)	530
Dispatchesopgørelse (Tysk Dpsk. »Kehdingen« ktr. Dispatchør L. N. Hvidt)	76
Egentligt Skibsmandskab (Det Offentlige ktr. Mellemdæksopvarter C. V. F. J.)	211
Erstatning for Forbrug af Ladning til Brændsel (Louis Dreyfus & Co. ktr. tysk Dpsk. »Mareellus«)	110
Godtgørelse for Kur og Pleje (Styrm. Larsen ktr. Dpsk. »Heini«)	256
Hyre (Maskinist Vinther ktr. Motorlægtter »Axel«)	436
Korresponderende Reders Kontrakt (Gross. H. Bagger ktr. Dpsk. »Frem«)	111
Manglende Ladning m. m. (Slomann jun., Hamburg ktr. Dpsk. »Cygnus«)	148
— (Mammen & Drescher ktr. Dpsk. »Sandhurst«)	270
Misligholdelse af Corteparti (Sk. »H. C. Christensen« ktr. Akts. Alumiin)	77
— (S. Wiehmand ktr. russisk Sk. »Adam«)	312
Paasejling (Danske Statsbaner ktr. Dpsk. »Rusland«)	75
Overliggedage (Norsk Sk. »Snar« ktr. De forenede Kulimportører)	76, 226
— (Dpsk. »Alice« ktr. H. Olsen)	271
— (Dpsk. »H. V. Fisker« ktr. Importkompagniet)	323
— (Russ. Dpsk. »Christian Nebe« ktr. Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik)	667
Overliggedage m. m. (Skbg. »Olga« ktr. Firma F. Christensen)	216
— (Svendsen & Christensen ktr. L. Dreyfus & Co.)	403
— (Vereinigte Bugsir- & Frachtschiffahrt Gesellschaft ktr. Dansk-russisk Dpskss.)	673
Overtrædelse af Solovens § 293 (Det Offentlige ktr. Kapt. E. K. V.)	40
Romaing . . . 7, 89, 149, 211, 226, 325, 427, 437, 531,	563
Salg af Dampskib (Dpskss. Turisten ktr. Svensk-dansk Dpskss.)	407
— (Grosserer F. Andersen ktr. A. L. Nielsen)	563
Sammenstod (Sandpumpedpsk. »Sandormen« ktr. norsk Dpsk. »Victoria«)	668
Overretten:	
Beskadiget Ladning (Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab ktr. Frihavnsarbejdernes Forening)	101
Bjergning i Udlandet (Em. Z. Svitser ktr. Finansministeriet)	425
Overadmiralitetsretten:	
Lodsning under Bugsering (Marineministeriet ktr. D.F.D.S.)	159
Frederikshavn Søret:	
Bjergeløn (Det danske Kulkompagni ktr. Bark »Auldild«)	567
— (Rederiet L. H. Carl ktr. Brig »Clara«)	567
Maribo Birks Søret:	
Overtrædelse af Solovens § 303 (Det Offentlige ktr. fire Arrestanter)	683
Svensk Domstol:	
Provision for Inkassation af Fragt m. m.	120

	Side
Engelsk Domstol:	
Bjergeløn (Engl. Dpsk. »Abergeldie« ktr. Dpsk. »Nikobar«)	39
— (Engl. Slæbebaad ktr. Dpsk. »Louisiana«)	639
Fransk Domstol:	
Beskadigelse af Østersbanke	637
Tysk Domstol:	
Current price for Losning af Kul i Swinemünde	623
Sammenstod (Tysk Dpsk. »Rapallo« ktr. 3m Sk. »Thekla«)	78
— (Tysk Fiskedpsk. »Johann Hinrich« ktr. Dpsk. »Mercur«)	218
— (Tysk Dpsk. »Charlotte« ktr. Gl. »Cecilie«)	417
— (Tysk Dpsk. »Ludvig«)	421
— (Tysk Fiskesk. »Catharina« ktr. Dpsk. »Katholm«)	454
— (Tysk Dpsk. »Uranus« ktr. Dpsk. »Katholm«)	613
— (Dpsk. »Vopdsyssel« ktr. norsk Dpsk. »Ida«)	645
— (Dpsk. »Måry« ktr. svensk Dpsk. »Gormanina«)	676
Stranding (Dpsk. »Belgien«)	217
— (Tysk Dpsk. »Schlei«)	491
E.	
Eckernförde Havn	286
Efterretninger for Sofarende I omtrent hvert Nr.	
(Se endvidere omstaaende Specialregister til de officielt udgivne Efterretninger for Sofarende)	215
— , Redaktionen af	211
Egentligt Skibsmandskab	181, 216, 232, 637
Esbjerg Havn	426
Esbjerg, Sejlskibsfart paa	489
Esricht, Joh. Fr., Swinemünde	489
F.	
Fakse Ladeplads—Kjøbenhavn, Dampskibsforbindelse mellem	95
Falske-Bolsax, Fyrskib ved	583
Falster—Masedø, Projekteret Bro mellem	705, 708
Feldspat fra Norge	269
Fisker, P. L.	168
Fiskeri, Søneringslovens Bestemmelser vedrørende	225, 261
Folketingsvalg, Søfolks Adgang til	181
Foreningsmeddelelser	437, 455, 676
Forgiftningstilfælde om Bord i en Damper	231, 311, 337
Fragtmarked I hvert Nr.	
»Fram«, Dpsk. af Langesund	387
Fransko Havne, Manifeste i	505
Fransk Sodygtighedslov	657
Fyr og Sømarker	529
Fyrvesnet, Lovforslag om Lønninger ved	18
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:	
Aarsberetning	239, 245, 255, 261
Formandsvalg	95
G.	
Gasrensningsmasse fra Kjøbenhavn	297
Generalforsamlinger:	
Dampskibsselskabet Ajax	176
— Atalanta	175
— Carl, Gorm, Skjold	162
— Cimbria	151
— Dania	176
— Danmark	212
— Dannebrog, af 1896, Neptun	162
— Fiona, Vondila	175
— Havet	176
— Heimdal	151
— Kjøbenhavn, Union, Inga, Østersøen, Dan	194
— Langeland og Helgenæs	257
— Mercur og Vulcan	176
— Nordøen, Urania	175
— Progress, Skjalm Hvide	151
— Skandia	115
— Steam	176, 485
— Svendborg	163
— Torm, Nauta	151
— Viking	176
— Åro	79

	Side
Danske Handelsfaades Skoleskib	175, 213
Danske Lloyd, Sø- og Transportforsikring	313
Danske Skibsredere Forsikringsforen. for Søfolk	405
Dansk Forening for international Søret	564
Dansk Navigatorforening	114, 128
Dansk-russisk Dampskibss.	272, 598, 640
Dansk Sejlskibsrederi-Forening	349, 355, 365, 371
— Afdeling for mindre Skibe	96
— Kredsafdeling for Fyn	86
— Kredsafdeling for Æro	85
Dansk Styrmandsforening	175
Den alm. danske Skibsforerforening af 1874	114
Den ny Somandskasse i Marstal	55
Det forenede Bugerselskab	151
Det forenede Dampskibsselskab	174
D. F. D. S. Begravelseskasse	257
Det helsingørske Dampskibsselskab	151
Det kgl. octr. Soassurnee-Kompagni	151
Dragør Skibsforer- og Skibsrederforening	55, 79
Em. Z. Svitzers Bjerningsentreprise	127
Foreningen for Oprettelse af Somandshjem i fr. Havne	272
Foreningen til Søfartens Fremme	183
Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri	531, 580
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft	174
Kjøbenhavns Skipperforening	90
Kolding Somandsforening	79
Marstal Skibsredere Sygeassurance	79
Marstal Skipperforening	55
Nykjøbing M. Dampskibsselskab	91
Prins Valdemar Foreningen	55
Store nordiske Telegrafelskab	212
Svendborg Soassurance	103
Soassuranceforeningen i Kolding	103
— «Æro»	113
Sømandsforeningen	127
Sønderho Enkekasse	152
Sydfynske Dampskibsselskab	183
Thuro Forsikringsforening for Søfolks Ejendele	32
Thuro Sømandsforening	32
— Tolddistrikts Sygeassurance for Søfolk	79
«Generalkonsul Pallisen», Dpsk.	606
«Georg Stage»	136
— Drengesom Letmatroser	606
Ghent-Terneuzen Kanalen	436, 441
Gyroskopet	637
Göteborg, Frihavn i	597
— , Havnekonflikten i	643

H.

Halmstad, Lodning til	109
Halveirkel Deviation ved magnetisk Breddeforandring, Om Sæmsætningen af	87, 99, 124, 137
Hamburg-Amerika Linien og Nordd. Lloyd	27
Handel og Søfart, Ministeriet for	545, 674, 697, 698
Havarier og Forlis	I omtrant hvert Nr.
Helsingborg, Ismeldingsstation ved	612
Helsingør, Kulløsning i	168
Hjem for Sømandsenker	658
Hovmesterens Stilling om Bord	19, 53
Hull, Monstringsforhold i	255
Humber Havnene, Ophold i	109, 201, 256

I.

Indkaldelse af befarent Mandskab	51
Indskrænket Fart, Grænserne for	30, 685, 689
Isafgiften i Frederiksstad og Sarpsborg	27
Isefjorden, Afmærkningen af	286, 297
Iskodser, Kollision med	499
Island-Norge, Dampskibsforbindelse mellem	51, 146, 159, 181
Island, Redningsforanstaltninger paa	643
Island, Telegrafene paa	5
Jernskib, Det første	660
Juleskibet af 1908	698, 707
«Jylland», Fregatten	436

K.

	Side
Kanada, Kystfarten paa	146, 669
Kanada, Sejlskibsfarten paa	5
Kanalen-Ny Zeeland, Forenede Dpsk: Ruter mellem	457
Kastrup Havn	711
Kejser Wilhelm Kanalen	17, 367, 457, 689
Kimungdaling, Lidt om	1
Kinakysten, Lodsvæsnet paa	505
Kinesiske Dampskibslinier, Projekterede	505
Kollisioner, Samvittighedsløshed efter	436
Kiseljernslast, Faren ved	311, 337
Kjøbenhavns Frihavn	49, 62, 323, 425, 505, 628
— Havn	39, 49, 62, 74, 605, 611, 621, 627
— Navigationskole	216, 535, 552
«Kjøbenhavns Red og Havn», Søkort Nr. 203	628
Koleraen i Rusland	499, 561
Korsor, Havneforhold i	567, 581
Kranuitze Havn	269

L.

Langsomme Sejleres Tidstab	576
Lanterneføring, Ureglementeret	225, 261
Lasteliniespørgsmaalet i Norge	297
— i Tyskland	393
Lastelinie, Udenlandske Skibe og den britiske	592, 622
«L. H. Carl», Dpsk.	577
Libau, Brandvagt i	293
Lille Bælt, Skarpskydning over	458
Lille Middelgrund, Lystønden paa	535
Lissabon, Ny Havneafgift i	689
«Little Phare» Banken, Strømkoblinger paa	499
«Livonia»s Grundstødning, Dpsk.	467
Lloyds, Register of Shipping	657
Lodning under Bugsering	159, 167
Lødsers Ulykkesforsikring	121
Lodsvæsnet	643
«Lusitania»	269, 442
Lynæs Havn	298
Lysfænomenet Natten til 1. Juli	428
Lægtere paa Oceanrejse	489
Literatur:	
Grundtvig: Fremstilling af den danske Søret	123
Joh. Jantzen: Lærebog i Søret	316
I. A. D. Jensen: Danske Søfartslove	425
Aar bog for Norges Handelsmarine 1907	668

M.

Maaedsbefragtning	393, 562
Malmø, Frihavn i	27, 270, 613
— , Tørdok i	202
Mariager Fjord, Uddybning af	51
«Marthing», 3m. Sk. af Marstal	39
Masnede Havn	231, 606
Masnede-Falster, Projekteret Bro mellem	705, 708
«Mauretania», Dpsk.	323
Merchant Shipping Act 1906	168
Meteorologisk Institut, Lovforslag om Lønninger ved	18, 231
Middolgrund, Lystønden paa Lille	535
«Milobalt» Charter	521
Minimalfragter for Trælast fra Kanada, Norske	205
Ministeriet for Handel og Søfart	545, 674, 697, 698
Motorkraft i Skibsbaade	668
Motorskibet «Rapp»	644
«Munter»s Bjergning, Norsk Dpsk.	489
Monstring ved Forbisejling	323
Monstringskontoret i Kjøbenhavn	121

N.

«Navahoe», Tankløgteren	669
Navigationsvæsnet Ordning 28, 40, 128, 218, 301, 326, 423, 441, 535, 551, 651, 685, 699	
«Nedsheds» Bjergning, Dpsk.	394
«Nidden»s Fyr	707
«Niels R. Finsen», Dpsk.	689

	Side		Side
»Noah«s Forlis, Svensk Bark	690	Skibsefterretninger	I hvert Nr.
Norddeutscher Lloyd	350	Skibsforernes store Upgaver, Hvilke er	52
Norddeutscher Lloyd og Hamburg-Amerika Linien	27	Skibsmaaling, Cirkulære vedrørende	65
Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund 39, 73, 293, 311, 453, 484, 513, 551, 597, 612, 638,	674	Skibsmaaling, Svenske Bestemmelser for	231
Nordisk Skibsrederforening	18, 136, 146, 315	Skibsmandskabs Opholdsrum	27
Norge, Feldspat fra	269	»Skinfaxe«s Grundstodning, Dpsk.	690, 698
Norge-Island, Dampskibsforbindelse mellem	51, 146, 159, 181	Skoleskibet for Skibskokke	567
Norges Handelsflåde	74	Skypumpes Bedrifter, En	485
Normaluret	697	Sloje Tider	426
Norske Lovforslag om Skibes Sedygtighed	297	Smaaskibe og Sofolk	302
Norske Minimalfragter for Trilast fra Kanada	205	Smugling	18
Norske Skibsredere, Landsforbund af	623	Sortehavet, Redningsafgifter i	330
Norske Smaasejlskibsrederes Forøuing	27	Spaniens Nordvestkyst, Farvandet ved	393
Norsk Sejlskibsrederforening	18	Spanske Havne, Maksimal Nedlastning i	39
Nybygninger, Kob og Salg	I omtrent hvert Nr.	Spezia, Arbejdsforholdene i	146
Ny Zealand-Kanalen, Forenede Dpsk. Ruter mellem	457		
O.			
Odessa, Havneforhold i	146, 159	Spørgsmaal og Svar:	
Oljefyring ktr. Kulfyrring	350	Beskaafenhed af Side- og Ankerlanterner	103
Opholdsrum og Folkerum	27, 387	Farvandskendskab efter Lov af 30. Marts 1906	608
Oplægning af Dampere	4, 121, 684	Naar kan Mandskabet forlange Afsked	455
Oporto, Isfragter til	622	Skibets Forpligtelse til at levøre Mandskab til Løsning m.m.	219
Ordinære Afskrivningers Fradragning i skattepligtig Indkomst	85	Stettins Havn, Havnetarif for	622
»Otaki«, Dpsk.	674	Stockholm, Frihavnsplaner i	270
Overadmiralitetsretten	159, 167	Strandingsloven af 10. April 1895, Lovforslag om Tillæg til 4,	216
Overskatteraadet, Afgørelser af	95	Strojkoklausulen i Balcon Certepartiet	568
		Stubbekjøbing Havn	712
		Sluveriforhold i Sverige	158, 215, 269, 330, 337, 442
		Styrmandseksamen, Afholdelse af	5, 211, 457, 707
		Styrmandsforeningen i Marstal	121
		Styrmandshyrer i svenske Dampskibe	53
		Suez Kanalen	86
		Svensk Amerika Linie	201
		Sverig, Havneavgifters Fastsættelse i	172
		Sverig-Rusland, Dampskibsforbindelse mellem	567
		Svitzers Bjergruingsentreprise, Em. Z.	66, 109, 123, 136, 157
		Swinemünde, Kullosning i	623, 689
		, Toldklarering i	168
		Søfartsmøde, Det sjette nordiske	191, 330, 341
		Søforhør og Søforklaringer:	
		Brand om Bord (Dpsk. »Nordland«)	349
		Sammenstød (Dpsk. »United States« og norsk Skøjte »Høremeten«)	41
		(Dpsk. »United States« og Dpsk. »Monterey«)	294
		(Dpsk. »Austa« og Dpsk. »Norman«)	368
		Stranding (Dpsk. »Dora«)	42, 67
		(Motorskonnert »Ætina«)	125
		Søkort hører til Skibets Udrustning	644
		Sølovens Revision	4
		Sømandsonker, Hjem for	658
		Sømandshøjskolen, Fra	227
		Sømandskab som Skolefag	128
		Sømærker og Fyr	529
		Søværingslovens Bestemmelser vedrørende Fiskeri	225, 261
		Søopmaaling, Engelske	428
		Soulykke Statistik, Dansk	18
		Syltholm Havn	520
		T.	
		Telegrafen paa Island	5
		Telegramforsikring	5, 95
		Ternouzen-Ghent Kanalen	436, 441
		Thisted Havn	712
		Thomsen, A. G., Kaptajn	409
		Thuro Sømandsforenings Jubileum	27
		Thyborøn Kanal, Bugseringsforhold i	192
		Tilsyn med Dampfartøjer	168
		Toldbodforholdene i Kjøbenhavn	109, 122
		Toldlov, Jernskibsværfterne og den ny	255
		Toldmulkter i Rusland, Om	171
		Toldvæsnets, Skibsfarten og	28
		Traadløs Telegraf	121, 211, 435
		Trelleborg-Sassnitz Ruten	65, 74, 96, 159
		Turbinedampere	408, 674, 686
		Tyske Dampskibsselskaber i 1907	121
P.			
Passagorfarten paa Atlanterhavet 27, 39, 73, 168, 419, 425, 489, 514, 577, 581,	622		
Pendulpropeller, Vogts	119, 135, 300		
Pensionskasse for Søfarende	285, 467, 546, 638,		
Pillau, Lødsstationen i	514		
»Polaris«, Motorbaad	697		
»Preussen«, Femmastet Fuldrigger	190		
Propslaster til Bouess	190		
Provision for Inkasso af Frugt	120		
R.			
Raketapparat i Skibe	85, 343		
Randers Havn	647		
»Rapp«, Motorskibet	644		
Redersammenslutninger	341		
Redningskranse, Farlige	674		
Redningskranses Farve	669		
Redningsvæsnets	73		
Reduktionstabel mellem Metermaal og dansk Maal	13		
Riga Børs Usance	73		
Rossia, Dansk Dampskibsselskab	181		
Rotterdam, Forhyringsbureau i	425		
Rouen, Ophold i	65		
Rusland, Om Koleraen i	499		
Rusland, Om Toldmulkter i	171		
Rusland-Sverig, Dampskibsforbindelse mellem	567		
»Russia«, Dpsk.	246		
Russiske Krigsskibe i russ. Farvande, Handelsskibes Forhold overfor	612		
Ronningsager	211		
Roune Havn	520		
— Navigationsskole	597		
— Skipperforening	136		
S.			
Sammenslutning af svenske Dampskibsselskaber	181		
Sandy Hook Fyrskib	622		
Sejlskibsrederforening, Norsk	18		
Skaanevik, Soulykken ved	443		
Skagen-Kjøbenhavn, Dampskibsforbindelse mellem	5		
Skagens Fyr	614		
Skagens Lødseri	74		
Skarpskydning over Lilleølet	458		
Skibshygge-Eksperiment i England	644		

	Side		Side
U.		Æ.	
Uddannelse for Navigatorer, En videregående	40	„Ætne“s Stranding, Skouerteru	125
Udvandringen fra Tyskland	684	Ø.	
Ulykkesforsikring for Sofolk	561	Ødelæggelse af Vrag	567, 651
Ulykkesforsikring for Sofolk, Den britiske	86	Østersbanke, Beskadigelse af	637
Ulykkesforsikring, Lodsers	121	Illustrationer.	
Undervands Klokkesignaler	85	Iustrumenter til Maaling af Kimingdaling	2, 3
Undervisningsraad ved Navigationsvæsenet	551	Skibsreder Ad. Carl	61
Uuges Lufttorpedo	343	Kjøbenhavns Frihavn	64
V.		Kapt. E. S. Brabrand	67
Vagervæsenet, Lovforslag om Lønninger ved	18	Kapt. C. G. Clausen	124
„Valdemar“s Forlis, Dpsk.	657	Kapt. L. F. Mecklenburg	137
Vejroversigt over N. Atlanterhavet 6, 51, 109, 160, 204, 262, 325, 393, 444, 520, 581, 652.	708	Beringsstrædet og Beringshavet	170
Venedig, Havneforhold i	342	Aalborg Havn	187
„Viking“s første Rejse, Fra	100	Navigationslærer V. G. Andersen	202
„Viking“, Skoleskibet 298, 311, 325, 329, 490, 500, 505, 506, 514, 520, 536, 546, 551, 561, 568, 577, 582,	597	Kaptajn A. G. Thomsen	409
Vogts Pendulpropeller	119, 135	Bulbjerg Badhotel	447
Voldgiftskommission til Fastsættelse af Bjergeløn, Den perma- nente	158, 169	Kapt. P. C. J. Møllerup	582
Vragdelegger	567, 651	Kapt. W. Langberg	623
White Star Linies projekterede Nybygninger	470	Randers Havn	647
Will, Carl, Formand i Fællesrepræsentationen	95	Kapt. N. F. Tofte	658
		Kapt. V. E. Schibbye	684
		Projekteret Masnedø-Falster Bro	706
		Kastrup Havn	711
		Thisted Havn	712
Zeebrügge, Klarering i	86	Stubbekjøbing Havn	712

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
»Sejro-NV.-Rev» Lys- og Klokketn. sluk.; ombyt. med Lys- og Fløjtetn.; do. 101.	1963 2592	Lille-Bælt.	
»Schultz's-Grund« SØ. Sunket Vrag; uskadeliggjort. 450.	498	Vejle-Fjord. For. i Afm.	2198
Lysegrund. Fyr midlt. sluk.; i Uorden; i Orden	55. 2300.	Helnæs SØ. Sten fn.	1388
Sjælland N. Tisvilde. Skydeøvelser ...	1740	Færø. Skjoldnæs Ø.-Pynt. Næbet. Bro	1050
Isefjord. Hundsted Havnefyr for. Brt.	322	Østersøen.	
Ostindiefarer-Grund VNV. Pulle fundet; Stenrøser fn.	1114. 1665	Laaland S. Nysted SØ. Skydeøvelser ...	1746
Ostindiefarer-Grund. Fore. Flytn. af Lystn.; Søm. udl.; do.; do.	1928. 2194.	Rodsand-Rende. »Gjedser-Havn« Fyrsk. Undervands Taagesign. Forsøg	989
Ostindiefarer-Grund. Vager ind.	2442	Gjedser Sømærke omblæst; atter rejst 103.	321
Sundet.		Falster Ø.-Kyst. Rettelse til »Den danske Lods« Side 407.	452
»Lappe-Grund« Fyrsk. Signal for at undgaa Paasejling	451	Grønsund. Gamle-Tolk. Vrag	407
Helsingør. Tid- og Vindsignaler midlt. indstil.	1602	Hjelm-Bugt. Møens SØ.-Kyst. Stenpulle fn.	1389
Hveen NV. Vrag; afm.	2980. 3029	Møen S. Vragmast; findes ikke ..	1326. 1390
Vedbæk. Telegrafbaaker og Varselfyr for. København. Lynetten N. Midlt. Tømmerstillads	2301	NØ. og S. Vægere til Opmaaling ..	1117
Afmærkning af Søminekorpsets Øvelsesplads; ind.	789. 2921	Bøgestrøm. Sten fn.; borttaget	1666. 1864
Drogden. Vrag afm.; borttaget	320. 365	Fakse ØSØ. Vrag; uskadeligg.	1276. 1325
Fore. For. af Vandstand-Signalers Betydning	2701	Bornholm. Salthammer-Rev. Vrag Bellig. Christiansø. Signaler for.; do.	1864 675
Dragør Ø. Sten fn.; bortsprængt 1603.	1743	Limfjorden.	
Amager. Dragør Havn. Afm. for.	2302	Lemvig. Søgaard Mark. Fyr flyt.; Baaker	2807
Kalleboer. Dybde i Løb	1275	Krik Løb. Sten fn. og afm.; Oplysn.; Prikker flytt.	2702 1966
Sorte-Rende. Fyrsk. udl.	1742	Thisted. Havnearbejder, midl. Fyr; Ledefyrlinie for. Havn fuldført ..	725. 2303 3031
Skydeøvelser	1457. 2025. 2195. 2443	Løgstør-Grunde. Fore. Td. af Ledefyr; t.; Vager flytt.	2444. 2808. 2809
Saltholm N. Saltholm-Flak. Sten fn.	987	Nibe. For. i Afm.	1929
Saltholm-Flak. Nat-Skydeøvelser	838	Aalborg Havn. Ny Plan	780
Saltholm-Flak NV. Klokketn. ind.	3028	Aalborg Jernbanebro. Advarsel	1051
»Nordre-Flint«. Lystn. udl.; ind.	1813. 2755	Isefjord.	
Søndre-Flint. Klokketn. udl.; ind.	1605. 2632	Roskilde-Fjord. Frederikssund N. Oplysning om Løb	2241
Kastrup Havn	3030	Roskilde-Fjord. Dybde i Løb.	1277
Store-Bælt.		Bro bygget	2
Sjælland V. Asnæs. Td. af Fyr; Plads	1745 2026	Gjershøj Bro bygget	2304
Sjælland V.-Kyst. Reersø. Fyr for. Brtid.	1862	Jagerspris. Skydeøvelser	1865
Korsør. Fyrsk. forladt Station	2196	Smaalands-Farvandet.	
Sprogø S. Fore. Udlæg af Lystønde; udl.	899 1116	Klokketønder ind.	56
Nyborg-Fjord. Lindholm-Grund. Fore. Udlæg. af Lystønde; udl.	899. 1116	Sjælland V. Bonderup. Eskildstrup. Bølgebryder for Baade	2633
Lindholm-Grund. Prik flyt.	1116	Asko S. Konemads-Hage. Td. udl.	2810
Nyborg-Fjord. Havgrund. Prikker flyt.	2497	Bandholm-Rende. Td. udl.	2199
Avernakke-Hage. Lanterne t.	102	Vejrø. Fore. For. af Fyr	2922
Langeland V. -Stoense-Løb. Fore. For. i Afm.; for.	269. 543	Karrebæksminde-Bugt. Nat-Skydeøvelser; do.; do.	1327. 1458. 1967
Taars. Fore. Flytn. og For. af Fyr, Oplysn.; t.; i Uorden ..	1178. 1519. 1814.	Karrebæksminde Havn. Dybde	2445
Nakskov-Fjord. Baaker opf., Søm. udl.	2981	Guldborg-Sund. Afm.	2305
Albuen S. Vrag.	2197	Falster N.-Kyst. Orchoved. Taagesign. for Dampfærger; Lanterne skærmes.	228. 1520
		Stubbekjøbing. Afm. for. Havn uddybet ..	988. 3032
		Bogø-Letten. Midlt. Bøjer	408
		Nyord. Lodsartøj midl. ind.; ud.	1744. 2366

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Visby. Uddybning</i>	1608		
<i>Lickershamn. Fyr siuk.</i>	113		
<i>Fårö, Faludden og Östergarn. Fore.</i>		<i>Argos Grund. Fore. Udl. af Lystn.; udl.</i>	1528
<i>For. af Taagesign.</i>	112		1971
<i>Slule. Enhömen. Karentænepl.</i>	2535	<i>Gåffe. For. i Afm. og Belysning</i>	118
<i>Briterna. Kiokketn. udl.</i>	902	<i>Fyr ødelagt, Farvand spærret; midl.</i>	
<i>»Kopparstenarne» Fyrsk. udl.; ind.</i>	727, 2985	<i>Afm.; Lystn. midl. udl.; Fyr sl.;</i>	
<i>Småland. Ljungskär. Fore. For. i Afm.;</i>		<i>Fyr og Farvand i Orden 904. 934.</i>	998
<i>do.</i>	166, 1183		1750
<i>Eknö Ø. Fore. For. i Afm.; do.</i>	168, 1184	<i>Lystn. udl.</i>	1052
<i>Idö Ø. og S. For. i Afm.; do.</i>	108, 1188	<i>Trädjehällan. Fore. For. af Fyr; Fyrs</i>	
<i>Lucernafjärden. Fore. For. i Afm.; do.</i>	169	<i>Lysvink.; t.</i>	1526, 1749, 2203
	1186	<i>»Västra Bankens» Fyrsk. ind.; do.</i>	2927, 3033
<i>Västervik. Lilla Blockholmsundet. Fyr be-</i>		<i>Norrundet Ø. Sallarsfjärden. Fore. Afm.</i>	230
<i>skadig; i Orden</i>	2758, 2876	<i>Hudiksvall. Kråkskär. Fyr t.</i>	2370
<i>Knöl Djupet. For. i Afm.; do.</i>	109, 1189	<i>Bålsö. Fore. For. af Fyr; for.</i>	1527, 2245
<i>Småland. Gamlebyviken. Fore. For. i Afm.;</i>		<i>Gallström. For. i Afm.</i>	119
<i>do.</i>	167, 1185	<i>Sundsvall. For. i Afm.</i>	120
<i>Småland. Stickskär—Sandö. Fore. For. i</i>		<i>Sundsvallsbukten. Högbonden. Fore. Td.</i>	
<i>Afm.; do.</i>	170; 1187	<i>af Fyr; Tænding udsat.</i>	840, 1868
<i>Stickskär—Sandö. Skälhällan. Stangmærke</i>		<i>Astholmsudde. Fore. For. af Fyr; for.</i>	1529
<i>opf.; do.</i>	1522, 1866		2246
<i>Bokö. For. i Afm.; do.</i>	110, 1190	<i>Vänta Litets Grund. Fore. Udl. af Lystn.;</i>	
<i>Enskär Fyr. Taagesign. ophører</i>	2928	<i>udl.</i>	1530, 2371
<i>Norrköping Skærg. Fläskö. Vifstagrundet</i>		<i>Lungö. Fore. For. af Fyr; for.</i>	1972, 2448
<i>V. Lystn. udl.</i>	2244	<i>Angermanälven. Svanösund. Elektrisk</i>	
<i>Lönö. Vesterbergsudde. Td. af Fyr; t.</i>	1523	<i>Ledning</i>	2539
	2243	<i>Tjärnbådan. Ledebaaker opf.</i>	1973
<i>Pampusfjärden. Lösungsskär. Fyr for.</i>	58	<i>Långrogrund. For. i Afm.; for.</i>	121, 1531
<i>Oxelösund. Fore. Td. af Fyr; t.</i>	2101, 2877	<i>»Sydoslbrottens» Fyrsk. atter udl.; ind.</i>	1192, 2760
<i>Oxelösund. Fore. For. af Belysn.; Fyrs</i>		<i>Norrbyuskären Havn. Revelen Ledefyr t.</i>	1974
<i>Lysvinkel</i>	841, 1670	<i>Holmögadd. Fore. For. af Taagesign.; for.</i>	1053
<i>Oxelösund. Fyr for.</i>	2447		2372
<i>Arkö S. For. i Afm.; do.</i>	114, 1191	<i>Rata Storgrund. Fore. Udl. af Lystr.; udl.;</i>	
<i>Södermanlands Skærgaard. Oxelösunds</i>		<i>ind.</i>	1523, 1975, 2759
<i>Hamn. Afm.; do.</i>	1281, 1524	<i>Ratan NØ. Rickled Storgrund. Gr. fn., Afm.</i>	
<i>Oxelösund—Säfsundet. Afm. for.</i>	1970	<i>for.; Gr. afm.</i>	2247, 2373
<i>Landsort—Stockholm. Rokö. Fore. Td. af</i>		<i>Blackkallen. Stangmærke for.</i>	172
<i>Fyr</i>	1525	<i>Skellefteå. For. i Afm.; for.</i>	122, 1532
<i>Gålöfjärden. Afm.; do.</i>	115, 1394	<i>»Norströmsgrund» Fyrsk. udl.; ind.</i>	1283, 2705
<i>Stockholm Skærgaard. Landsort N. Gr. fn.</i>	4	<i>Luleå NØ. For. i Afm.; for.</i>	123, 1534
<i>Gr. fn. og afm.</i>	933	<i>Haparanda. Tirrobanken. Fore. Afm.; afm.</i>	124
<i>Dalarö S. Jutholmen. Lanterne t.</i>	271		1535
<i>Sandhamnsleden. Skötkubben. Fyrs</i>			
<i>Lysvink.</i>	171		
<i>Prickgrundet, Adkubben og Skötkubben.</i>			
<i>For. af Fyr; t.</i>	229, 272		
<i>Svenska Högarna. Baake beskadig.</i>	793		
<i>Västra Sævarfjärden. Afm.</i>	1282		
<i>Furusund. Dybde paa Gr.</i>	2635		
<i>Stockholm. Tidsignal flyt.</i>	3		
<i>Stockholm. Svindersvik. Vrag afm.;</i>			
<i>do.</i>	116, 1395		
<i>Trälhafvet. Skydeøvetser</i>	728		
<i>»Almagrundet» Fyrsk. midl. ind.; atter</i>			
<i>udl.</i>	546, 611		
<i>»Finngrundet» Fyrsk. ind.</i>	2986		
<i>»Svenska Björns» Fyrsk. ind.; udl.</i>	117, 794		
<i>Södra Kvarken. Märkkallan. Klokketn.</i>			
<i>ind.</i>	2878		
<i>Öregrund Skærg. Singö Sund. Gr. fn.</i>	2704		
<i>»Grepens» Fyrsk. ind.</i>	59		
<i>»Grundkallens» Fyrsk. udl.</i>	903		

Finland.

Fyrskibe udl.; ind.; do. 1536. 2706. 2761

Bottniske Bngt.

<i>Uleåborg Distr. Farvand afm.; do.</i>	2595, 2812
<i>Sømærker opført; ind.</i>	60, 729
<i>Hiuvet. Lods-Stat. nedl.</i>	1976
<i>Uleåborg. Fyr t. til Forsøg</i>	2449
<i>Malskär Nødhavn. Ledebaaker opf.</i>	2762
<i>Vasa Distr. Ledemærker for.</i>	61
<i>Segelskär Nygrund SØ. Gr. fn.</i>	2450
<i>Vestra Kummelgrund. Taaru opf.</i>	2102
<i>»Relandersgrund» Fyrsk. ind.</i>	2813
<i>Stombei. Dybde paa Gr.</i>	2503
<i>Abo Distrikt. Fyr for.</i>	2929
<i>Lükö. Baaker opf.</i>	2986
<i>Abo og Ålands Distr. Farvand afm.;</i>	
<i>do.</i>	1816, 2103

	Løbe-Nr.
<i>Abo</i> og <i>Alands</i> Distr. Gr. afm.; Lede- baaker opført	1120. 1121
<i>Alands</i> Distrikt. Gr. fn. og afm.; Gr. afm. 2540	1815
» <i>Storbrottens</i> . Nyt Fyrsk. udl.; Op- lysn.	1609. 2501
<i>Sottunga</i> . Farvand afm.	2709
<i>Bogskär</i> . Fyr for.	2707
<i>Gisslan</i> . Fyr ødelg.	2708
<i>Rödgrund</i> . Afm. for.	2814
<i>Aland</i> . For. i Afm.	730
<i>Flisö</i> Fyr for.	2989
<i>Alands Öer</i> . <i>Koksuan SV</i> . <i>Pelsen</i> . Gr. afm. <i>Mariehamn</i> . Vardes Plads	2503 2596
<i>Flötjan</i> . Fyrs Karakter; for.	5. 2990

Finske Bugt.

<i>Hangö—Abo</i> . Nyt Farvand afm.	173
<i>Hangö</i> . For. i Afm.	2636
Afmærkning	1977
<i>Porskärhällan</i> Gr. afm.	2991
<i>Lilla Tärnskär</i> . Fyr t.	935
<i>Skata Ledholms Ref</i> . Gr. afm.	936
<i>Porkkala</i> Fyr. Taagesign. ophørt	2930
<i>Munkholmen</i> . Varde borttag.	1537
» <i>Årangsgrund</i> Fyrsk. ind.	62
<i>Helsingfors</i> Distr. Farvand afm.; do. 1817.	2374
<i>Åggskär</i> . Fyr t.	2597
<i>Helsingfors</i> Distr. Gr. afm.	2763
<i>Sveaborg</i> . Skydeøvelser; do.	1330. 1459
<i>Kapornemska Bukten</i> . Afm. ind.	2104
<i>Nervö NØ</i> . Gr. fn.	2105
<i>Viborg</i> Distr. Gr. afm.	547
Afm. for.	2106
<i>Aspö—Kotka</i> . Farvand afm.	2308
<i>Esbo Vik</i> . <i>Björkö</i> . Rev afm.	1610

Rusland.

Finske Bugt. Gr. og Afm.	2992
<i>Sommers</i> Fyr. Taagesign. opret.	1396
<i>Nerva NØ</i> . Gr. fn.	2541
<i>Kronstad</i> . Fyr for.	1054
<i>Kronstad</i> . Havnefyr t.	1611
<i>Neva Bugt</i> . <i>Kronstad</i> . Midl. Afm.	1978
Telegrafkab. udl.	1671
Vrag afm.	1979
<i>Peterhoff</i> . Klokketn. midl. udl.	2107
<i>St. Petersborg</i> . Uddybning	795
<i>Karavaldai Schepel</i> . Fore. Td. af Fyr	1612
» <i>London Grund</i> Fyrsk. ind.	1612
<i>Ryskär</i> . Fyr midl. sl.; t.	2375. 2542
<i>Reval</i> . Tdr. udl.	1055
<i>Möön Sund</i> . <i>Nukkö—Wormsö</i> . For. i Afm.; do.	1057. 2815
<i>Dagö N.-Kyst</i> . <i>Kertel</i> . Gr. fn.	2543
» <i>Nekmansgrund</i> Fyrsk. ind.; do. do. udl. 612. 1613. 2451	174
<i>Nekmansgrund</i> . Søm. udl.	2204
<i>Riga Bugt</i> . <i>Ust-Dvinska</i> . Fyr for.	1056
<i>Øsel V</i> . » <i>Saritscheff</i> Fyrsk. ind.; udl.; ind. udl.	6. 999. 2637. 2995

	Løbe-Nr.
<i>Vindau</i> . Fyr t. til Forsøg; sluk.	7. 548
Fyr t.	2544
» <i>Libau</i> Fyrsk. midl. ind.; udl. ind. 323. 366.	3034

Tyskland.

Vinterafmærkning	2598
<i>Memel</i> . Afm.	2031
Fyr t.; do.	2504. 2763
<i>Kurisches Haff</i> . <i>Windenburger Eck</i> . Fyr for.; Karakter	843. 2248
<i>Karkeln</i> . Stormsign. St.	1672
<i>Rinderort</i> og <i>Rossitten</i> . For. af Fyr; for; Lyavinkel; for.	1931. 2452. 2505. 2879
<i>Kurische Nehrung</i> . <i>Nidden</i> . Fyr for.	2032
<i>Pillau</i> . Skydeøvelser; do.; do.	500. 549. 1614
Duc d'Albe til Deviationsundersøgelse	1615
Lodstjeneste	2309
<i>Frisches Haff</i> . Sommerafm.	796
<i>Tollkemil</i> . Fyr for.	797
<i>Elbing</i> . Fyr midl. for.	2205
<i>Danziger Bucht</i> . Sommerafm.	550
<i>Neukrug</i> . Afm. af maalt Mil	2033
<i>Neufahrwasser</i> . Skydeøvelser; do. 324	1616
<i>Hela</i> . <i>Ceynowa</i> . Stormsign. Stat. opr.	1980
<i>Rixhöft NØ</i> . Vrag; indslæbt	2453. 2599
<i>Jershöft</i> . For. af Fyr; midl. for.; do. 2376.	2600
	2816
<i>Rügenwaldermünde</i> . Fyr forhøjes; for. 369.	905
<i>Kolberg</i> . Fyr for.; i Orden	1331. 1751
<i>Dievenow</i> . Fyr t.	454
Gr. afm.	1397
<i>Misdroy Bro</i> . Taagesign.	1193
<i>Swinemünde</i> . Midlt. Spærring.	2310
<i>Stettin—Swinemünde</i> . Sommerafm.; Vin- terafm.	613. 2711
<i>Papenwasser</i> . <i>Papenbake</i> . Fyr midl. sl.; t. 2311	2034
Dybde i Løb	2931
<i>Gross Stepenitz</i> Havn	2931
<i>Stettiner Haff</i> . Lystn. midl. sluk.	368
Fyrskibe atter udl.	2818
» <i>Woitzig</i> Fyrsk. atter udl.	501
» <i>Woitzig</i> og » <i>Elb und Bock</i> Fyrsk. ind. do. do.	2765. 2994. 3035
<i>Stettin</i> . Isbrydergebyr opkræves; op- hørt; opkræves atter; ophørt	63. 273
	325. 367
<i>Heringsdorf</i> . Td. for den maalte Mil	8
<i>Peene</i> . Vrag afm.; borttaget	1194. 2545
<i>Greifswalder Bodden</i> . Afm. i Uorden	2765
Vrag afm.; bort.	1539. 2109
Vrag afm.; bort.	1752. 2546
<i>Wieck</i> . Td. udl.	1460
<i>Greifswalder Bodden</i> og <i>Peene</i> Losseplads afm.	1000
» <i>Palmer Ort</i> Fyrsk. ind.; udl.; midlt. omb.; udl.; do. ind. 9. 502. 1819. 2249. 2819.	3036
<i>Greifswalder Oie</i> . Redningsstat. nedl.; Op- lysn.	1673. 2108
Taagesign. for.	2312
<i>Oderbank</i> . Tdr. til Opmaaling	1284
<i>Oderbank Ø</i> . Tds. Plads; flyt.	1538. 1869

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Kraaka</i> Ø. Løb afm.	2547	<i>Jomfrulandsrenæen</i> . <i>Bæverskjærbaaen</i> .	
Mindre Dybde	2114	Baaer fn., Afm. for.	2117
<i>Hankö</i> SV. Baaer fn.	2115	<i>Lyngør</i> . <i>Sandofjorden</i> . Gr. fn.; forgæves	
<i>Kristianiafjord</i> . <i>Oscarsborg</i> . Skydeøvelser	1756	eftersøgt	942. 1874
<i>Drøbaksund</i> . Sømineøvelser	2039	<i>Ulvesund</i> . <i>Natviglangen</i> . Baaer fn.	2640
<i>Tønsbergfjord</i> . Sømineøvelser	1820	<i>Lillesand</i> . <i>Reierskjær</i> . Fyrl. t.	2314
<i>Kristianiafjord</i> . Baaer fn.	1335	<i>Oxøfjorden</i> . <i>Odderøen</i> . Skydeøvelser.	1620
<i>Bastø—Færder</i> . <i>Lejestensløpet</i> . Gr. rapp. .	734	<i>Topdalsfjorden</i> . Bøjer midl. udl.	1821
<i>Sandefjord</i> . <i>Leikenesskjærene</i> N. Baae fn.	2383	<i>Kristianssand</i> S. <i>Randøundet</i> . Gr. rapp.;	
<i>Larviksfjorden</i> . <i>Agnæs</i> . Gr. rapp.	941	forgæves eftersøgt	943. 1872
<i>Tvisten</i> . Fore. Oprett. af Taagesign.	1196	<i>Kristianssand</i> . <i>Randholmen</i> . Lanterner t.	2602
<i>Eidangerfjorden</i> . Baae fn.	2116	<i>Varholmen</i> . Fore. For. af Fyrl.	1199
<i>Strømtangen</i> . Fyr for.	1983	<i>Mandal</i> . <i>Risørbank</i> . Vrag afm.; bort. 908.	2509

III.

Nordsøen, Nordhavet m. m.

Lodskud	1621	<i>Dalsfjorden</i> . Baaer fn.	2124
Vrag ... 504. 682. 944. 2040. 2603. 2883.	2996	<i>Helleren</i> . Fore. Td. af Fyrl.	2125
		<i>Vaagebugten</i> . <i>Tysnesøen</i> N. Gr. fn.	1878
		<i>Tananger</i> . <i>Flatholmen—Rott</i> . Baae fn. .	1401

Rusland.

Oleni Russki Red. Ledebaaker opf., Klipper 1875

Norge.

For. i Afm.	735
Lystn. udl. Fyrlamper tændt	2456
Fore. For. af Fyrl.	1200
Fore. For. af Fyrl.	1201
Fore. Tænding af Fyrl.	1202
Fyrlamper for.	1984. 2387
Fyr t., Taagesignal	2388
Fyrlamper tændt og forandret 1400. 2315.	2510
	2604
Tænding af Fyrlamper	1985. 2317
Oplysning om Fyr og Fyrl.	11
Forandring af Fyr og Fyrl.	1685. 1757
Fyr, Fyrl. og Afm. for.	1822
<i>Magerøen</i> . <i>Helnes</i> . Fore. Td. af Fyr; t.	1203
	2641
<i>Hekkingsundet</i> . Gr. fn.	2642
<i>Gisund</i> . Baaer fn.	2118
<i>Fauskevaag—Græsholmene</i> . Baaers Belig.	2119
<i>Tjelsundet</i> . Baaer fn.	1876
<i>Sandtorvstrømmen</i> . Baae fn.	1877
<i>Hæsholmen</i> . Fyrl. Lysvinkel	2120
<i>Vaagsfjorden</i> . Gr. fn.	2384
<i>Selvær</i> Fyrl. midl. sl.	2121
<i>Trænen</i> . Baaer fn.	2385
<i>Indre Kvarø</i> . Baae fn.; Dybde	2122. 2386
<i>Maaholmraasa</i> . Fyrlinje	2316
<i>Almenningsvær</i> . Fyrl. for.	2123
<i>Aalesund</i> . Boer fn.	327
<i>Stadt</i> . <i>Ulvesund</i> . <i>Moldøen</i> Ø. Mindre	
Dybde	844
<i>Moldøen</i> . Fyrl. midl. sl.; Fyrl. flyt.	945. 2207
<i>Moldøesund</i> . Afm.	945
Uddybn.	2382
<i>Sæternes</i> . Lods-Station nedlagt	2382

Tyskland.

<i>Rømø Dyb</i> . Td. fl.	2389
<i>Lister—Ems</i> . Dybde paa Barrer	2822
<i>Syll</i> . <i>Rote Kliff</i> . Fyr for.; Oplysn.	551. 2126
<i>Røde-Klif-Sand</i> . Sømærker til Opmaaling;	
ind.	1760. 2127
<i>Hörnrum Odde</i> og <i>Anrum</i> Fyr midl. upaa-	
lideiigt	909
<i>Amrum</i> . Fyrs Lysvink. for.	2605
Stormsign. midlt. indstil.; vises 1336.	1544
» <i>Amrumbank</i> » Fyrsk. Td. for.	278
udl.; Beligg.	65. 1288
Underv. Sign. upaaidd.; i Orden.	616. 849
<i>Vortrapptief</i> . For. i Afm.; Gr.	410. 1758
<i>Schmaltief</i> og <i>Süderau</i> . Tdr. flyt.	1545
<i>Süderau</i> . Tdr. flyt.	910
<i>Listertief</i> Tdr. flyt.	3041
<i>Pellworm</i> og <i>Westerheversand</i> . Fyr t. til	
Forsøg; do.	1060. 1337
<i>Westerheversand</i> . Fyrs Lysvinkler	2938
<i>Norderhever</i> . Td. udl.; Td. flyt.	1059. 2511
<i>Alle Hever</i> . Tdr. udl.	1124
<i>Eider</i> . <i>Linnen Plate</i> og <i>Tertius Mittel Plate</i>	
Opmaal. Basker	1338
<i>Unter Eider</i> . <i>Saxführ</i> . Dybde.	2939
» <i>Eider</i> » Fyrsk. udlæg. atter; udi.; Gnist-	
telegr. og Stormsign. i Orden 736. 1003.	1058
» <i>Eider Galliot</i> » Fyrsk. ind., Lødstjeneste;	
udl.	66. 456
<i>Norderpiep</i> . Vrag; Beligg.; afm.; 1287. 1339.	1465
Vrag bort.	1465
<i>Büsum</i> . Fyr midl. sluk.	1340
<i>Süderpiep</i> . Tdr. flyt.	1759
For. i Afm.	1986
<i>Helgoland</i> . Fyr for.	2512
Fortøjt. midl. ind.; udl.; ind.	946. 2208
	2940

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Jadc og Weser.</i> Baaker til Opmaal., Strøm- maalere; do.	129. 2549	<i>Blauwe Slenk.</i> Afm. for.	1343
<i>Ostfriesische Øer.</i> Søm. for.	1823	<i>Blauwe Slenk og Inschot.</i> Vinterafm.	74
Vinterafm. upaalidelig.	2608	<i>Blauwe Slenk og Inschot.</i> Lystn. atter udl.	374
<i>Akumer Ehe.</i> Afm. flyt.	2459	<i>Blauwe Slenk. Zuidgeul.</i> Dybde.	1470
<i>Norderney.</i> Td. udl.; Vrag; Farvand lukket.	1129	» <i>Terachellingerbank</i> Fyrsk. Undervands Taagesign.	1008
Riffgat. Vrag afm.; borttag.	1824. 3002	<i>Vlieland.</i> Baake borttag.	1299
<i>Norderney Seegat. Schluchter.</i> Td. udl.	281. 370	<i>Vlieland. Ooster- eiler Witte-Lid.</i> Fyrt. Farve.	2461
<i>Haaks Gat.</i> Tdr. udl.	1686	<i>Vliereede.</i> Lodsfyrsk. ind.	133
<i>Borkum.</i> Midl. Slukn. og For. af Fyr; i Orden; midl. sluk.; for. 1468. 1828. 2133.	1687	<i>Eterland.</i> Fyr for.	131
» <i>Borkum Riff</i> Fyrsk. Underv. Sign. i U- orden; midlt. ind.	2256	Signal-Station opret.	131
	848. 1467	<i>Zeegat van Texel.</i> Landmærker; Oplysn. om do.	1990. 2045
		<i>Texelstroom.</i> Flaade udl.; Sømineøvl.	1011
			1296
		<i>Texelstroom.</i> Lystn. udl.; Karakter.	511
			560
		<i>Texelstroom.</i> Vrag afm.; borttag. 2213.	2322
		<i>Texel. Harssens Fort.</i> Skydeøvelser 1012.	1629
		<i>Zeegat van Texel. Marsdiep.</i> Vragstykke afm.; uskadeligt.	2884. 3003
		<i>Marsdiep.</i> Td. udl.	75
		<i>Malzwin.</i> Tdr. ind.; Sømineøvelser; Tdr. ind.	183. 741. 2885
		<i>Westgat.</i> Vrag; borttag.	182. 2460
		<i>Westgat.</i> Vrag afm.; Dybde; Vragtn. ind.	237. 1935. 2321
		<i>Westgat.</i> Td. flyt.	2942
		<i>Molengat.</i> Lystn. udl.; midl. omb.; Td. udl.; Dybde.	559. 1628. 1988. 2136
		<i>Schulpengat.</i> Lystn. ind., Fyr t. og for.; Lystn. ud.; Td. ind.; Dybde; For. i Afm. 132. 237, 373, 1989.	2513
		<i>Helder.</i> Skydeøvelser.	742. 1346. 1471
		<i>Middelrug. Keisersbutt.</i> Td. omb. til Forsøg med Lystn.	3004
		<i>Noordzeekanaal.</i> Belysning.	331
		<i>Amsterdam.</i> Lystn. ombyt. med Duc d'Albe.	2826
		<i>Zuiderzee.</i> Lystn. ind.; Vrag bort.	14. 620
		<i>Vogelzand og Waardgronden.</i> Skiver udl.	1295
		<i>Scheurrak.</i> Lystn. udl.	746
		<i>Scheurrak og Oude Vlie.</i> For. i Afm.	918
		<i>Oude Vlie.</i> Lystn. atter udl.	558
		<i>Harlingen.</i> Dybde, Moler.	952
		<i>Harlingen.</i> Zwanenbalg. Dybde.	951
		<i>Harlingen.</i> Pollendam. For. i Afm.	2394
		<i>Harlingen.</i> Vliestroom og Molenrak. For. i Afm.	743
		<i>Vrouwezand.</i> Lystn. atter udl.; Vrag afm.; bort.	372. 510. 693
		<i>Marderhoek.</i> Lystn. udl.	745
		<i>Urk.</i> Td. udl.	1344
		<i>Hoek van Voorst.</i> Td. for Nr.	916
		<i>Zwolsche Diep.</i> Ledefyr t.	2514
		<i>Schokland.</i> Lystn. atter udl.	622
		<i>Kamper Ketel.</i> Fyr t.	744
		<i>'t Spijk.</i> Lystn. udl.	692
		<i>Harderwijk NV.</i> Vrag afm.; borttag.	1554
			1884
		<i>Fort Pampus.</i> Skydeøvelser.	1013

Ems.

<i>Duc d'Alber til Vandstandsmaalere</i>	1293
<i>Lystn. ind.; Tdr. udl.</i>	72. 1406
<i>Ems og Ostfriesische Gatje.</i> Lystn. udl.	508
<i>Wester Ems.</i> Afm.	2320
<i>Ooster Ems. Brauer Flaten.</i> Barre dannet.	2319
<i>Paapsand.</i> Vrag afm.; bort.	1882. 1987
<i>Knockster Siel.</i> Midlt. Fyr.	738
Td. flyt., Gr. tiltaget; Td. flyt.	2134. 2257

Holland.

<i>Afm. i Orden</i>	462
<i>Vinterafmærkning</i>	2393
<i>Sommerafmærkning</i>	515
<i>Sømineøvelser; Afm. ind.</i>	1294. 2463
<i>Ems. Sommerafm., Tdr. flyt.</i>	803
<i>Rottumeroog Fyr for.</i>	1407
<i>Ranselgat.</i> Td. flyt.	2609
<i>Watum.</i> Fyr for., Dybde for.; do. 690.	2550
<i>Bocht van Watum.</i> Gr. dannet.	739
<i>Wester Ems.</i> For. i Afm.	1627
<i>Borkum Fyr for.; do.</i>	2644. 2824
<i>Ballonplaat.</i> Gr. tiltaget.	2644
<i>Rottumeroog.</i> Fyr midl. sluk.; t. 460.	689
<i>Oostmahorn.</i> Fyr midl. for.; atter t. 1007.	1207
<i>Friesche Zeegat.</i> Afm. upaalidl.; i Orden.	371
	412
<i>Sommerafm.; For. i Afm.</i>	854. 1130
<i>ZO-Lauwers.</i> Farvand og Afm. for.	1469
<i>Geul van het Brakzand og Gat van Schiermonnikoog.</i> Afm.	2610
<i>Zeegat van Ameland.</i> Westgat. Dybde.	1131
<i>Ameland N.</i> Vrag.	2135
<i>Zeegat van Terschelling. Noordoostgat.</i> Dybde; do.; Tdr. flyt.; do.	691. 804. 853
<i>Thomas Smitgat.</i> Dybde aftag.; For. i Afm.	461. 740
<i>Grienderwaard.</i> Skiver udl.; ind. 1209.	2719
<i>Vlie Red. Stortemelk.</i> Lodsfyrskib og Lystn. ud.	330
<i>Stortemelk.</i> Td. for.; Dybde; do.; For. i Afm.	1009. 1208. 2551. 2717
<i>Schuitengat.</i> Dybde, Lystn. ud.; Afm. for.	855. 2258
<i>Boomkensdiep.</i> Td. flyt.	855

	Løbe-Nr.		Løbe -Nr
Marken S. Vrag; bort.....	1883. 1991	Zeegat van Goeree og Hoek van Holland Ø.	
Slijk. Lystn. udl.; Td. flyt.	747. 917	Dybder	2555
Enkhuizerzand S. Vrag afm.; borttag.	621	Zeegat van Goeree og Maas. Dybde.....	377
	852	Zeegat van Goeree. Ribben. Skiver udl.;	
Gaatje. Lystn. udl.....	2323	ind.	1067. 2553
Malzwin. Lystn. atter udl.; Dybde	413	Bokkegat og Ruk van Scheelhoek. Tdr.	
	1989	Belig.	1069
Sloot—Amsteldiep. Løb afm.....	1345	Volkerak. Karolinageul. Dinteloord. Vrag;	
Ulkediep. Afm. ind.	1345	borttag.	2049. 2466
Balg. Td. udl.	2771	Volkerak og Oost Hellegat. Tdr. flyt.....	1691
Boontjes og Ricipel. Lystn. atter udl.	414	Oost Hellegat. Farvand for., Afm. flyt. .	1632
Boontjes. Vinterafm.	73	Rak van Scheelhoek. Gr. titag; Tdr. flyt.;	
»Haaks« Fyrsk. Gnistteg., Stormsig. og		For. i Afm.	1473. 1631. 1766
Undervandssign. midlt. indstil.; i Orden	819	Zeegat van Goeree. Bokkegat. Td. flyt....	1019
	1010	Slijkgat og Kwade Hoek. Tdrs. Belig.	1555
»Haaks« Fyrsk. ombyt.; Fyr og Taagesign.		Goerec. Td. af Fyr	1830
for.	2645. 3045	Zeegat van Goeree. Lens. Dybde.....	1765
»Haaks« Fyrsk. SV. Vragmast	561	Noord Pampus. Dybde. 694. 1133. 1630.	1887
»Haaks« Fyrsk. SSV. Vrag	463	Vuile Gat. Lystn. atter udl.....	376
»Haaks« Fyrsk. SV. Vrag; afm.; do. 2515.	2552	Vuile Gat og Haringvliet. For. i Afm....	1134
	2772	Haringvliet. Beningen. Lystn. midl. om-	
»Haaks« Fyrsk. V. Vrag	2825	bytt.; udl.	1068. 1347
Zandvoort V. Vrag	3005	Hellegat, Beningen og Vuile Gat. Vinterafm.	78
IJmuiden. Dybde 184. 512. 562. 623. 851.	1015	Hollandsch Diep. Tdr. flyt.; Lystn. udl.;	
	1690. 1885. 2516	Td. udl.....	514. 1210. 1936
Fore. For. af Fyr; midl. Fyr t. 1409.	1829	Vrag afm.; bort.....	1020. 1300
Lodsdamper	1689	Zeegat van Brouwershaven. Keelen. For. i	
Lys- og Klokketn., Undervandsklokke;		Afm.	2611
do.; borttag.	1764. 2214.	Keelen. Vrag uskadl.	282
Skydeøvelser	1014. 1472	Grevelingen. Vrag afm.	2776
V. Vragmast	1408	Vlie van de Noordplaten. Dybde... 920.	1297
VNV. Vrag	2046	Vlie van de Noordplaten og Schaar van	
Td. forsvundet	2047	Renesse. Dybde	1474
Noorderhoofd. Bestemmelse for Fyr	134	Krammer. Vrag afm.; uskadl.....	2465. 2612
»Maas« Fyrsk. Undervands Taagesign.;		Vrag afm.; uskadeligt	2775. 2886
do.	1410. 1692	Zeegat van Zierikzee. Westgat og Geul.	
»Maas« Fyrsk. Underv. Taagesign. gives		Skydeøvelser, midl. Afm., Dybde;	
midl. ikke; i Orden	2395. 2464	Afm. ind.	1348. 2721
Zeegat Hoek van Holland. Dybde ... 77.	1066	Roompot, Schaar van Onrust. Tdr. flyt.,	
Vrag afm.; Lystn. for.; Meddelelse;		Dybde	1070
Vrag bort.; Lystn. paa Stat. 135.	185	Neeltje Jans. Skiver udl.; ind. 1067.	2553
	415. 748	Engelsche Vaarwater. Lystn. flyt.,	
Hoek van Holland N. Elektr. Lys	1016	Dybde	1693
Undervandssign. til Forsøg; givesikke;		Zandkreek. Kortgene. Gr. fn.	1831
gives atter	1017. 1764. 2773	Veregat. Fyr sl.	2137
Skydeøvelser	1018	Zeegat van Vlissingen. Oostgat. Gr. fn... 1937	
Taagesign. for.; midl. for.; i Orden	76. 2048	Bankje van den Wandelaar. Dybde.. 2139	
	2827	»Wandelaar« Fyrsk. NV. Dybde paa	
Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Afm. u-		Gr.	2259
paalidelig	136	Vlissingen. For. af Fyr; Dybde... 1767.	2324
Dybde	513. 694	OosterSchelde. Afm. upaalidelig; i Orden. 138.	416
Fyr for., Havnearbejder; Td. flyt.; Duc		Schelde. Everingen og Oude Everingen Tdr.	
d'Albe flyt., Fyr atter t. 2396. 2554.	2774	udl.	509
NV. Vrag afm.; Oplysn.; uskadeligt	1132	Everingen. For. i Afm.	1475
	2215. 2720	Westerschelde. For. i Afm. og Belysn.;	
Zuiddam. Duc d'Alber opføres; Top-		Banker belyses.	1768. 2397
betegnelse.	1886. 2828	Tdr. ombyt. med Lystn.	2887
Rotterdam. Schiehaven. Fyr t.	2943	Zuidergat. Afm. for., nyt Farvand afm.	2138
Zeegat van de Maas. Dybde	624	Middelgat. Vandstandsbrædder an-	
Brielsche Gat. Td. flyt.; udl.... 749	2556	bragt.	2944
Zeegat van Goeree. Afm. i Orden, Lystn.		Pas van Terneuzen. Td. flyt.	750
atter udl.	375	Schelde. Schur van Waarde. Tdr. flyt.,	
Lystn. ind., for. Farve, Afm. upaalidelig	137	Farvand upaalid.	805

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Wester Schelde. Nauw van Bat.</i> For. i Afm. 4	2517	<i>East Red Sand.</i> Tds. Pluds.	2051
og Belysn.; do.	1298.	<i>Spile Shoal.</i> Gr. tiltaget.	696
<i>Schaar van Waarde.</i> For. i Afm. og		<i>Cant Flat.</i> Vrag uskadl.	284
Belysn.	2517	<i>Gram Spit.</i> Lystn. udl.	1478
<i>Groenendijk.</i> Ledefyr flyt.	1633	<i>Medway.</i> For. i Afm.; Fortøjt. for.; do.	17
<i>Rilland.</i> Fyr for.	2829		2558. 2889
<i>Walsoorden.</i> Tdr. ombyt med Lystn. ...	3006	<i>Sheerness Barre.</i> Uddybn.	859
» <i>Noord Hinder</i> » Fyrsk. Undervandsign.		<i>Sheerness Harbour.</i> Fortøjt. for.	2722
paalidelige; til Forsøg.	1021. 1692	<i>Little Nore.</i> Vrag afm.; bort. ...	517. 698
» <i>West Hinder</i> » Fyrsk. Undervands-Taage-		<i>Folly Point.</i> Fortøjt. ind.	861
sign.; gives.	16. 751	<i>Short Reach.</i> Fortøjt. udl.	3046
» <i>Zeehond</i> » Skonnert. Stormsign. gives ikke	516	<i>Gillingham Reach.</i> Td. flyt.; Fortøjt.	
		udl.	333. 1769
Belgien.		<i>Saltpan og Kethole Reaches.</i> Fortøjt.	
<i>Schelde.</i> Sømineøvelser.	1301	bort.; Fortøjt.	333. 1557
<i>Austruweel.</i> Fyr t.	856	<i>Kethole Reach.</i> Fortøjt. udl.; do.;	
» <i>Wandelaar Bank</i> » Fyrsk. flyt.	2518	Telefonkab. udl.	285. 417. 697
<i>Zeebrugge.</i> Belysn. og Afm.	1694	<i>Stangate Creek.</i> Vragtn. ind.	1303
<i>Ostende.</i> Taagesign.	1211	<i>Blackstakes.</i> For. af Fortøjt.	464
Tidevands Signaler; do.	1071. 2613	<i>Thomsen. Sea Reach.</i> Uddybn.	860
<i>De Panne.</i> For. af Fyr.	921	<i>Leigh Middle.</i> Losseplads afm.	1556
<i>Oostduinkerke.</i> Fyr sl.	921	<i>Lower Hope Reach.</i> Uddybn.	1695
		<i>Black Deep.</i> Td. udl.	2140
Frankrig.		<i>Barrow Deep.</i> Lystn. flyt.	2614
<i>Dunkerque. Leughenaër.</i> Fore. For. af Fyr;		<i>South West Reach.</i> Vrag uskadl.	283
for.	957. 1476	<i>W'allet Spitway.</i> Dybder for.	1215
» <i>Dyck</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	1135. 1938	<i>Gun Fleet.</i> Fore. For. af Fyr; for.	1480 2398
» <i>Snouw</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	2326	<i>River Stour. Harwich Harbour.</i> Tdr. for.;	1072
	2777	<i>Harwich.</i> Vragmast; Dybde; uskadelig	1939
» <i>Ruytingen</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl.;			2141. 2519
Mørketn. udl.	1212. 1992. 2325	Vrag uskad.; Uddybn.	286. 857
» <i>Sandettié</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	2217. 2888	<i>Lowestoft. West Newcome.</i> Td. for.	334
» <i>Sandettié</i> » Fyrsk. Undervands Klokke til		<i>Lowestoft og Yarmouth Red.</i> Fore. For. i	
Forsøg.	378	Afm.; For. i Afm.; do.; do.	18. 518. 954. 1696
<i>Gravelines.</i> Vrag.	2830	<i>Yarmouth. South Scroby.</i> Td. flyt.	2327
		<i>Well Bank S.</i> Gr. dannet.	2832
		<i>The Wash. Boston Deeps.</i> Fyr paa Lodsskib.	187
		<i>Lynn Deeps.</i> » <i>Bar Flat</i> » Fyrsk. ombyt.	
		med Lystn.; do.	188. 1481
		» <i>Roaring Middle</i> » Fyrsk. udl.	1481
		» <i>Freeman Channel</i> » Fyrsk. ind.; For.	
		i Afm.	625
		<i>Lynn Cut.</i> For. af Lystn.	1634
		<i>East Dudgeon Shoal.</i> Td. omb. med Lystn.	2261
		<i>Outer Dowsing Shoal.</i> Vrag afm.	2400
		<i>Humber.</i> Vrag afm.	287
		» <i>Middle</i> » Fyrsk. Vrag afm.	519
		Fyrsk. atter udl.	2329
		<i>Foul Holme Sand.</i> Klokketn. udl. ...	2328
		<i>Holme Ridge.</i> Lystn. udl. til Forsøg;	
		ind.	2833. 3048
		<i>Hull Road.</i> Td. for.; Lys og Klt. udl.; Ud-	
		dybn.	699. 955. 2262
		Lys- og Klokketn. ombyt. med Lystn.	3047
		<i>Flamborough Head.</i> Fore. For. af Taage-	
		sign.; for.; Vrag afm.	520. 1216. 2615
		<i>Scarborough.</i> Uddybning.	419
		<i>River Tees.</i> Vrag.	626
		Vrag. For. af Fyr.	2724
		<i>Staites.</i> Vrag uskadl.	288
		<i>Sunderland.</i> Td. af Fyr.	2646
		<i>River Tyne. Lloyd's Hailing Station.</i> Midl.	
		Fyr t.; Fyr atter t.	418. 563

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Tync.</i> Pier genopført, For. af Fyr og Taagesign.; Vrag bort.	189. 2647	<i>Leith.</i> Fyr for.; Td. ind.	1940. 2142
<i>River Blythe.</i> Vrag afm.	1073	<i>Inch Keith og May Island.</i> Taagesign. Plads	2616
<i>Southwold Harbour.</i> Pier forlæng., Fyr og Tdr.	1412	<i>River Forth. St. Margaret's Hope.</i> Ankerpl., Vrag	2330
<i>Warkworth Harbour.</i> Dæmning forlæng., Fyr for.	190	<i>St. Margaret's Hope.</i> Fore. Udlægn. af Lystn.; udl.	2052. 2648
<i>Craster.</i> Fyr t.	956	<i>St. Andrews Bay.</i> Fortøjt. udl.; ind.	1136. 1890
		<i>Stonehaven.</i> For. af Fyr	1777
		<i>Peterhead.</i> Dybde	1482
		<i>Buckie Harbour.</i> Uddybn.	1483
		<i>Moray Firth. Riff Bank.</i> Lystn. flyt.	2890
		<i>Wick.</i> Baaker bort.; Midt. Fyr t.	1558. 1770
		<i>Penland Firth. Penland Skerrys.</i> Taagesign. oprett., Advarsel	2891

Skotland.

<i>Firth of Forth. Bass Rock.</i> Taagesign. opret.; do.; Plads	806. 1697. 2467
<i>Ehiness.</i> Fyr t.	2401

IV.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland og Irland.

Frankrig.

<i>Boulogne.</i> Belysning	2649	<i>Roche Hintar.</i> Tds. Belig.	629
<i>Merlimont.</i> Vrag uskadeiigg.	1137	<i>Cherbourg.</i> Gr. for.; Fore. Opret. af Taagesign.; opret.	1941. 2522. 2895
<i>Carnot</i> Dæmning. Fyr for.	1074	<i>Querquerville</i> Dæmning. Gr. fn.	1699
<i>Somme.</i> Td. ind.; For. i Afm.; Td. flyt.; Afm.	79. 862. 1075. 1888	<i>Havre de St. Germain. Plage de Pirou.</i> Telegrafkabel afm.	2894
<i>Dieppe.</i> Fyr. for.; for.; for.; do.; do.; do.	627. 1559. 2053. 2402. 1484. 1771. 2520. 2778. 3049	<i>Iles Chausey.</i> Telegrafkabel afm.	2897
<i>Telegrafkabel</i> afm.	2892	<i>Pointe du Nid. Anse du Verger.</i> Telegrafkabel afm.	2896
<i>Pointe d'Ailly.</i> Td. flyt.; Fløjtet. flyt.	807	<i>Pointe de l'Arcoest.</i> Telegrafkabel afm.	2650
<i>Cap d'Antifer.</i> Telegrafkabel afm.	2893	<i>Rivière de Trieux.</i> Afm. af Vrag ind.	337
<i>Seine Munding.</i> Fore For. af Belysn.; for.; do.; do.; do.	2521	<i>Ile de Bas. Basse Plate.</i> Tds. Plads	810
<i>Fyr t.</i>	33	<i>L'Aber Vrac'h.</i> Fortøjt. udl.	1486
<i>Havre.</i> Afm. af Vrag for.; Oplysn.; Vrag afm.; borttag.	80. 808. 1076. 1772	<i>Ile de Bas.</i> Telegrafkabel afm.	2651
<i>Baake</i> flyt.; For. i Belysn.; Td. ind.	1635	<i>Argenton. Trois Pierres.</i> Midl. Baake ..	338
<i>Fore.</i> Oprettelse af Taagesignal; opret.	1773	<i>Chenal d'Argenton. Brividic.</i> Taarn forhøjet.	81
	1139	<i>Rivière de l'Abérildut.</i> Telegrafkabel afm.	2653
	2780	<i>Anse de Portzmoquer.</i> Telegrafkabel afm.	2654
<i>Undervands-Klokketn.</i> udtægges; udl.; Topbetegn.	238. 753. 809	<i>Ouessant. Baie de Lampaul.</i> Gr. fn.	290
<i>Undervands-Klokke</i> til Forsøg	2143		
<i>Haut de Quarante.</i> Lys- og Klokketn. for.	289		
<i>Haere Red.</i> Vrag.	3007		
<i>Seine. La Roque og La Risle.</i> Taagesign. for.	2725		
<i>Villerville.</i> Td. flyt.	3050		
<i>Trouville.</i> Fore. For. af Fyr; for.	336. 1304		
<i>Ouistreham.</i> Fyr for.; Gr. dannet.	1217. 2403		
<i>Baie de Seine. Les Essarts de Langrune.</i> Klokketn. for.	2779		
<i>Coursulles. Pointe de Ver.</i> Fore. For. af Fyr.; for.; do.	628. 1993. 2404		
<i>Port-en-Bessin.</i> Semafor flyt.	1698		
<i>Barfleur.</i> Hindring	1485		

England.

<i>Dover.</i> Ankring forbudt; Lystn. ind.; Tdr. flyt.	811. 1140. 1560
<i>Forandrede Bestemmelser</i>	191
<i>Fyr</i> for., Lystn. udl.	239
<i>Fortøjt. udl.; do.; ind.; midl. udl.; ind., Advarsel; udl.</i> 19. 521. 1636.	1774
	2144. 2331
<i>Fore. For. af Fyr og Taagesign.; Uddybn.</i>	2218. 2655
<i>Admiralty Harbour.</i> Fortøjt.	2656
<i>Dover Harbour.</i> Vrag; bortsprængt.	630. 700
<i>Fyr og Taagesignal; flyt.; do.</i>	631. 2468
	2834
<i>Stilladser bortt. Fyr</i> flyt.	2054
<i>Sejlanvisning, Lystn.</i> udl.	2145

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Dungeness</i> Ø. Vrag afm.	1305	<i>Cardiff Docks</i> . Lystn. udl.; Oplysn. om Fyr.	1307. 1833
Vrag afm.	2263	<i>Swansea Bay</i> . <i>Port Talbot</i> . Klokketn. flyt.	2148
SV. Vrag.	2469	<i>Burry Island</i> . For. i Afm. og Fyr.	2946
<i>Royal Sovereign</i> Fyrsk. SØ. Vrag uskadl.	291	<i>River Neath</i> Indløb. Fyr t.	3009
Fyrsk. Undervands-Klokke til Forsøg.	379	<i>Milford Haven</i> . Vrag afm.; bort.	194. 1024
<i>Owers Shoals</i> NØ. Tdr. til Skydning; do.	339	<i>Fishguard Harbour</i> . Taagesignal opret.; for.	2947. 3052
<i>Spithead</i> . Fortøjt. og Skydetn. udl.	564	<i>Strumble Head</i> . Fyr t.; Taagesign. opret.	340
Undervands-Klokke udl.; atter udl.; ind.	522. 1218. 3008	<i>Menai Strait</i> . Td. flyt., Lademærke ubrugeligt.	1221
<i>Stokes Bay</i> . Td. flyt.; do.	140. 812	<i>Liverpool Bay</i> . <i>Mersey</i> . For. i Afm.; for.	24
<i>Portsmouth Harbour</i> . Fyr ved Havnearbejder upaalidl.	1219	Lystn. udl. til Forsøg.	1025
<i>Portsmouth</i> . Havnearbejder.	1561	<i>Leasowe</i> og <i>Hoylake</i> Fyr sl.	1413
Fyr t.	2470	<i>Crosby Channel</i> . Vrag afm.	1144
<i>Southampton Water</i> . <i>Hamble River</i> . Pier bygg., Fyr t.; do.	1700. 2523	<i>Birkenhead</i> . Vrag afm.	23
<i>Southampton</i> . <i>Calshot</i> . Lystn. udl., Fyr sl.	2146	<i>Morecambe Bay</i> . <i>Lune Deep</i> . Td. flyt.; do.	2332
<i>The Solent</i> . <i>South Yarmouth</i> . Vrag afm.; borttaget; Fortøjt. midl. udl.; gaa langsomt.	1141. 1349. 3051. 1562	<i>Heysham Harbour</i> . Bølgebryd. bygg., Fyr t., Havnesign. for.	525
<i>Bramble Shoal</i> . Tdr. flyt.; do.	958. 1306	<i>Barrow Harbour</i> . <i>Hawse Point</i> . Midl. Fyr t.	1775
<i>Needles Channel</i> . <i>Shingles</i> . Baake opføres.	1350	<i>Isle of Man</i> . <i>Douglas Head</i> . Fyrs Lysvinkel.	2407
<i>Poole Harbour</i> . For. i Belysn.	864	<i>Douglas Head</i> . Taagesign. opret.; do.	1564
<i>Swanage Bay</i> . Gr. fn.	1142		1776
<i>Shambles</i> Fyrsk. Fore. For. af Taagesign.; for.	192. 523		
<i>Portland Bill</i> . Fyrs Karakter.	20		
<i>Portland Harbour</i> . Fortøjt. udl.	2899		
<i>East Ship Channel</i> . Uddybn.	1637		
<i>River Exe</i> . <i>Dawlish Warren</i> . Skydeøvelser.	1832		
<i>Dartmouth</i> . Fortøjt. ind.; udl.	21. 1023		
<i>Plymouth Sound</i> . Advarsel, Søgelys.	2524		
<i>Drake Channel</i> . Vrag uskadel.; Afm. for.; Tdrs. Farve; Td. flyt. ikke.	702. 889		
	2055. 2220		
<i>The Bridge</i> . Td. for.	2405		
<i>Asia Knoll</i> . Lystn. flyt.	1220		
<i>Mill Bay</i> . Uddybning.	2219		
<i>Hanoaze</i> . Fortøjt. for.	524		
<i>Lizard</i> . Fore. For. af Taagesign.; for.	1487. 2617		
<i>Penzance Bay</i> . Vrag.	2657		
<i>Wolf Rock</i> . Fortøjt.	292		
<i>Channel Islands</i> . <i>Guernsey</i> . <i>St. Peter Port</i> . For for.	860		
<i>Jersey</i> . <i>St. Helier Harbour</i> . Baake bort.; Td. midl. udl.	701. 867		
<i>Bideford</i> . Fyr for.; Oplysn.	1563. 2147		
<i>Bideford Bar</i> . Fore. Td. af Fyr.; t.; for.	703. 2406		
<i>Bristol Channel</i> . <i>Lundy Island</i> . Taagesign. for.	632		
<i>Lundy Island</i> S. Fore. For. af Taagesign.; for.	22. 959		
<i>Flatholm Island</i> . Taagesign.	341		
<i>Avonmouth</i> . Fyr for.; do.; Farv. for.	342		
	1143. 1488		
<i>River Severn</i> . <i>Sharpness New Dock</i> . Indløb midl. luk.	1702		
<i>Bristol Channel</i> . <i>Blacknore Point</i> . Fore. For. af Fyr.; for.	1701. 2471		
<i>River Usk</i> . Ledefyr for.	343		
<i>West Usk</i> . Lys- og Klokketn. udl.	2559		

Skotland.

<i>Firth of Clyde</i> . <i>Ardrrossan Harbour</i> . Klipper bortsprængt, Td. ind.	2149
<i>Toward Point</i> . Fore. For. af Taagesign.; for.	1077. 2900
<i>River Clyde</i> . <i>Dumbarton</i> . Lystn. udl.	1145
<i>Loch Fyne</i> . <i>Ardrishaig</i> . Fyr for.	2560
<i>Arran</i> . <i>Lamlash Harbour</i> . <i>North Channel</i> . Fore. Udlæg af Lystn.; udl.	1703. 2056
<i>Campleton Loch</i> . Td. udl.	2333
<i>Sound of Jona</i> . <i>Ruadh Sgeir</i> . Baake opf.	865
<i>Oban</i> . <i>Corran Ledge</i> . Lystn. udl.	1026
<i>Loch Eil Narrows</i> . Gr. rapp.	2948
<i>Loch Aber</i> . <i>Corpach</i> . Fyr t.	195
<i>Loch Nevis</i> . <i>Inverie Bay</i> . Ledefyr.	2726
<i>Sleat Sound</i> . <i>Isle Ornsay</i> . Fyr t.	2835
<i>Little Loch Broom</i> . <i>Conger Stack</i> . Dybde.	2472
<i>Loch Laxford</i> . Dybde paa Gr. aftaget.	2727
<i>Peniland Firth</i> . <i>Dunnat Head</i> . Fore. For. af Fyr.; for.	1834. 2618
<i>North Rona</i> N. Gr. fn.	2334
<i>Hebrider</i> . <i>Skye</i> N. <i>Eilean Trodda</i> . Fore. Td. af Fyr; t.	2408. 3053
<i>Scalpay Sound</i> . Fortøjt. udl.	1146
<i>Stornoway</i> . Tdr. ind.	2335
<i>Ørken</i> Øer. <i>Hoy Sound</i> . <i>Greamsay Island</i> . Fore. For. af Fyr.	1835
<i>Stromness</i> . Ny Ledefyr t.	1836
<i>Scapa Bay</i> . Udlæg. af Lystn.	196
Fyr t.	197
<i>Sanday</i> . <i>Kettletoft Bay</i> . Fyr t.	1414
<i>Shelland</i> Øer. <i>Mainland</i> . <i>Grutness Voe</i> . Gr.	2728
<i>Lerwick</i> . <i>Twageos Point</i> . Fyr t.	2658
<i>Yell Sound</i> og <i>Lerwick</i> . Baaker opf.	28

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Irland.			
<i>Dublin Bay.</i> Lyst. for.; ind.	141.	2150	
» <i>Kish Banks</i> Fyrsk. midl. ombyttet		863	
<i>Scotch Bay.</i> Lyst. udl. til Forsøg. . .	1565		
<i>River Liffey.</i> Fyr flyt.	1778		
<i>Kingstown Harbour.</i> Fyrs Karakter.	633		
» <i>South Arklow</i> Fyrskibs Topbetegn.	634		
» <i>Blackwater Banks</i> Fyrsk. Fore. For. af Fyr; for.; udl.	200. 527.	2151	
<i>Irland Ø. og S.-Kyst.</i> Fore For. af Taagesign.; for.	199.	380	
» <i>Coningbeg</i> Fyrsk. Fore. For af Taagesign.; for.; Dagmærke flyt. 198. 380.	2336		
<i>Queenstown.</i> Lystn. udl. til Forsøg.; Vrag afm.	25.	2659	
<i>Cork.</i> » <i>Daunt Rock</i> Fyrsk. midl. ombyt.		1704	
<i>Cork Harbour.</i> Passage. Lystn. udl.	3010		
<i>Kinsale Head.</i> Fyr og Taagesign. for.	143		
<i>Bantry Bay.</i> <i>Glengariff Harbour.</i> Fortøjt. udl.; ind.; Baaker opf. 1837. 2264.	2337		
			1838
			2730
<i>Tralee Bay.</i> <i>Little Samphire Island</i> NV. Gr. fn.			1891
<i>Shannon.</i> <i>Rinalan Point.</i> Opiysn. om Fyr		26	
<i>Achill Sound.</i> <i>Darby.</i> Ledefyr t.	142		
<i>Galway Harbour.</i> Afm.	2525		
<i>Sligo Harbour.</i> Fore. Td. af Fyr; t.; for.	1489		
	2729.	2836	
<i>Sheep Haven.</i> <i>Limeburner Rock.</i> Fjøjtetn. udl.			1942
<i>Lough Swilly.</i> <i>Rathmullan.</i> Fortøjt. ind.		635	
<i>Louch Foyle.</i> Belysn. for.	27		
<i>Crummin Point.</i> Fyr t.	2901		
<i>Tuns Bank.</i> Lystn. udl. til Forsøg .	2837		
<i>Lough Strangford.</i> Lystn. udl.	2838		
<i>Dundrum Bay.</i> <i>St. John's Point.</i> Fore. For. af Fyr.	2561		
<i>Lough Carlingford.</i> Lystn. udl.	526		
<i>Dundalk Pile.</i> Fore. For. af Fyr.	201		

V.

Atlanterhavet.

Vrag	1078.	2057		Gr. fn.	1567
Drivende Lystønde	2058			<i>Portaliquen.</i> Fortøjt. udl.	1566
Frankrig.					
<i>Ile de Molène.</i> Semafor. Oplysning.	2839			<i>Houat og Hédik.</i> Gr.	2410
<i>Brest.</i> <i>Plateau des Pierres Vertes.</i> Td. midl. udl.	814			<i>Ouarn Marc'h.</i> Baake opf., Td. midl. udl.	1352
<i>Lanninon.</i> Fyr t.; Havn spærr.	2338.	2663		<i>Quiberon.</i> <i>Etel S.</i> Gr. fn.	1490
<i>Goulet de Brest.</i> <i>Petit Minon.</i> Fore. For. af Fyr; for.; do.	636. 813.	960		<i>Baie de Succinio S.</i> Gr. fn.	1491
<i>Baie de Trepas.</i> <i>Pointe du Raz.</i> Telegrafkabel afm.	2652			<i>Plateau de la Recherche.</i> Td. flyt. . .	1492
<i>Ile de Sein.</i> Baake flyt.; Plads.	2266.	2409		<i>Port Maria.</i> Havnearbejder endt . . .	869
<i>Penmarc'h.</i> <i>Ar Guisty.</i> Taarn opf.	2265			<i>Chaussée du Beniquet.</i> Gr. fn.	2621
<i>Poul-Bras.</i> <i>Taloron</i> Mølle borttag. . .	2661			<i>Teviec SØ.</i> Gr. fn.; Dybde . .	1415. 1705
<i>Ile de Ré.</i> <i>Pertuis Breton.</i> <i>Le Couronneau.</i> Baake ødeingt	2731			<i>Teignouse.</i> <i>Basse du Chenal.</i> Td. flyt. .	1994
<i>Ile de Penfret.</i> Telegrafkabel afm.	2662			<i>Penerf Red.</i> Gr. fn.	2222
<i>Rivière d'Aven.</i> <i>Verrès.</i> Gr. fn.	868			<i>Pot de Fer.</i> Td. flyt.	2059
<i>Lorient.</i> Tidsignal flyt.	1147			<i>Houat S.</i> Gr. fn.	2059
<i>Port Louis.</i> <i>Baie de Lomalo.</i> <i>Petit Belor'h.</i> Midl. Td. udl.; ind.	1222.	1839		<i>Morbihan.</i> <i>Vannes.</i> <i>Cadhouarn Mole</i> . .	1027
<i>Étel.</i> <i>Pierres Noires (Chiviguele).</i> Taarn ødelg.; Td. midl. udl.	82.	465		<i>Loire.</i> Dybde paa Grund	240
<i>Ile de Groix.</i> Telegrafkabel afm.	2619			<i>La Banche</i> Fyr. Taagesignal gives midl. ikke	2152
<i>Pen Men.</i> Fyr midl. for.; do.	2221.	2526		<i>Baie de Bourgneuf.</i> <i>Noirmoutier.</i> Fyr t. . .	144
<i>Port Maria.</i> Telegrafkabler afm.	2620			<i>Plateau de Rochebonne.</i> Fartøjer og Tdr. udl.; ind.	1149. 2267
<i>Belle Ile.</i> <i>Plateau de Birvideaux.</i> Tdr. udl.; ind.	1148.	2902		<i>Ile d'Oléron.</i> <i>Pointe du Chapus.</i> Telegrafkabel afm.	1493
Telegrafkabler afm.	2622			<i>Gironde.</i> <i>Passe Nord.</i> <i>Sud Ouest de la Coubre.</i> Lystn. flyt.	293
<i>Ile d'Houat.</i> Telegrafkabler afm.	2623			» <i>Talais</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl. 1779.	1995
<i>Ile d'Hédik.</i> Telegrafkabler afm.	2624			<i>Passe de Matelier.</i> Tdr. for	2268
<i>Baie de Quiberon.</i> Fortøjt. udl.	923			<i>Port de la Marechale.</i> Fyr for.	1706
				<i>Saint Julien og Beychevelle.</i> Fyr for.	2949
				<i>Bane de l'Île Verte.</i> Td. flyt.	637
				<i>Bane du Bec d'Ambès.</i> Lystn. flyt.; do.	638
					2664
				<i>Arcachon.</i> Afm. for.	2153

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Spanien. N.- og V.-Kyst.			
<i>Bilbao.</i> Vrag afm.; uskadeliggjort ...	344.	528	
<i>Castro Urdiales.</i> Bølgebryder		2781	
<i>Santander.</i> Lystn. udl.; Fyr for. ..	1996.	2411	
For. i Afm.		3054	
<i>Gijón.</i> Vrag.		202	
<i>Musel Havn.</i> Fyr ødelg.		381	
<i>Puerto de Ribadeo.</i> Tdr. for.		1028	
<i>Ria de Ares. Miranda.</i> Lystn. udl.; Belig.		1494	
		1639	
<i>Ria de la Coruna.</i> Fore Td. og For af Fyr		383	
<i>Coruna.</i> Fyr for.		382	
<i>San Anton.</i> Fyr for.		241	
<i>Ria de Corcubion.</i> Fore. Belysn.		384	
<i>Cape Corobedo.</i> Fyr for.; Karakter. ..	870.	1080	
<i>Ria de Arosa.</i> Tdr. udl.; do.	1638.	1997	
<i>Isla Salvora.</i> Fore. For. af Fyr ...		2665	
<i>Ria de Vigo. Punta Borneira.</i> Td. af Fyr		2782	
<i>Vigo.</i> Tdr. flyt.; do.		1079.	1416
Portugal.			
<i>Lisabon. Santa Martha.</i> Fyr for.; Karakter		2060	
		2412	
<i>Setubal. Ameijoa.</i> Fyr t.; udsat ...	2666.	2840	
<i>Cabo de S. Vicente.</i> Fore. For. af Fyr ...		420	
<i>Lagos Bay.</i> Fiskeredskaber		671	
<i>Guadiana.</i> Oplysn. om Tdr.		1840	
Spanien S.-Kyst.			
<i>Rio Guadalquivir.</i> Tdrs. Farve; Fyr sluk.		2154	
		2950	
<i>Guadalquivir. Tarifa.</i> Ny Kanal aabnet		924	
<i>Bahia de Cadiz. Puerto de Santa Maria.</i>			
Ledefyr flyt.		203	
Afrika.			
<i>Marokko Kap Spartel.</i> Fyr for.		3011	
<i>Marokko. Cape Juby.</i> Fyr sluk.		1150	
<i>Cap Blanc.</i> Td. af Fyr		1841	
<i>Baie du Lévrier. Pointe Cansado.</i> Td. af			
Fyr		1842	
<i>Rio Cacheu.</i> Tdrs. Beligg.		2413	
<i>Jeba Channel. Cayo Islands.</i> Fyrs Plads		1780	
<i>Fransk Guinea. Conakry. Tonnelier.</i> Gr.			
afm.		961	
<i>Conakry. Passe Nord.</i> Oplysn.; Tds.			
Beligg.	1893.	1999	
<i>Iles de Los. Ile Tamara. Roches de</i>			
<i>l'Ardenl.</i> Tønder Art		1892	
<i>Iles de Los. Ile Tamara.</i> Semafor Stat.			
opret.		1081	
<i>Ile Kassa. Roche du Tonnelier.</i> Tds.			
Art		1894	
<i>Liberia. Grand Bassa.</i> Klip. fn.; Vrag. ...		466	
<i>New Sess River.</i> Dybde aflag.		1353	
<i>Sinu Bay.</i> Vrag		421	
<i>Côte d'Ivoire. Grand Tabou.</i> Fyr t.; Fyr			
midl. sl.; t.	345. 1998.	2339	
<i>Sassandra.</i> Fyr t.		346	
<i>Grand Lahou.</i> Fyr t.		347	
<i>Grand Bassa.</i> Fyr midl. for.		1495	
<i>Grand Bassam.</i> Fyr t.		1354	
<i>Assinie.</i> Fyr t.		348	
<i>Axim Bay.</i> Vrag; Tdr. udl.	2667.	2951	
<i>Chama. Sekondi Bay.</i> Gr. findes ikke ..		294	
<i>Guinea Bugt. Kotonou.</i> Fyr sluk.; midl.			
Fyr t.		1308.	2414
<i>Old Calabar River.</i> Tdr. udl.; Afm.		1417	
		2415	
<i>Fernanda Poo. Bahia de Santa Isabel</i> Fyrs			
Synsvidde		2783	
<i>Corisco Bay. Cape St. John NV.</i> Gr. fn.		2416	
<i>Spansk Guinea. Punta Mosquitos. Cala-</i>			
<i>trava.</i> Fyr t.		204	
<i>Baie du Cap Lopez. Banc du Prince.</i> Td.			
forsvundet		1309	
<i>Baie de Loango.</i> Tdr. forsvundet		1310	
<i>Benguela. Lobito Bay.</i> Fyr t.		2732	
<i>Tysk SV-Afrika. Swakopmund S. Rev</i>			
<i>fn.</i>		2473	
<i>Walvisch Bucht. Baake opf.</i>		1781	
<i>Lüderitz Bucht. Robert Hafen.</i> Td. ind.			
udi.; Afm.	295. 1223.	2340	
<i>Kap Frio S. Brænding</i>		295	
<i>Lüderitz Bucht. Angra Riff.</i> Fløjtetn.			
udl.		1943	
<i>Table Bay.</i> For. af Fyr; do.	704.	1418	
<i>Cape Simon's Bay.</i> Fortøjn. flyt.		1355	
<i>Cape. Mossel Bay.</i> Fyr for.		296	
Azorerne.			
<i>Terceira.</i> Td. af Fyr		2562	
Madeira.			
<i>Bahia do Funchal.</i> Vrag afm.; Beligg. 83.		1419	
Canariske Øer.			
<i>Gran Canaria. Puerto de la Luz.</i> Tdr. ...		2000	
Bermuda Island.			
<i>Kitchen Shoals.</i> Td. for.		2814	
Nord-Amerika.			
Britisk Nord-Amerika.			
<i>Georges Bank.</i> Opmaalingstønde ind.; udl.;			
Plads	1568. 2229.	2417	
Newfoundland.			
<i>Belle Isle S.</i> Taagesignal		297	
Fore. For. af Fyr; Midl. Fyr t. 1356.		2001	
<i>Cape Bauld.</i> Fore. For. af Fyr; midl. for.		1569	
		2475	
<i>Notre Dame Bay. Little Bay Island.</i> Fyr t.		2061	
<i>Black Island.</i> Lodsstat. opret.		1571	
<i>Fortune Harbour. Bellens Point.</i> Fyr t.		2062	
<i>Leading Tackles.</i> Fyr t.		2063	
<i>Twillingate (Toulinguet) Harbour.</i> Fyr og			
Værft ødelg.		34	

	[Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Cumberland Basin. Amherst Basin.</i>		<i>Robinson Point. Fyrt. for. Farve</i>	1716
<i>Ledefyr t.</i>	1154	<i>East Penobscot Bay. Channel Rock. Baake opf.</i>	1497
New Brunswick.			
<i>Little Belledune Point. Fyr flyt. og for.</i>	1151	<i>West Penobscot Bay. Browns Head. Taagesign. opret.</i>	424
<i>Chaleur Bay. Heron Island. Fyr flyt. og for.</i>	1710	<i>Rockland Harbor. Gr. fn.</i>	2785
<i>Miscou Island. Birch Point. Fore. For. af Fyr; midl. Fyr t.</i>	2155.	<i>Fox Islands Thorofare. Gr. fn.; Td. udl.</i>	2419. 2960
<i>Shippigan Gully. Ledefyr for.</i>	2065	<i>Tennant Harbor. Taagesign. opret.</i>	425
<i>North Tracadie. Ledefyr for.</i>	33	<i>Two Bush Channel. Gr. fn.; Td. udl.</i>	2418
<i>Miramichi Bay. Portage Island. For. af Fyr</i>	1711	<i>Two Bush Channel. Gr. fn.</i>	2271
<i>Portage Island. Ledefyr t.</i>	2627	<i>Muscle Ridge Channel. Gr. fn.</i>	2786
<i>Escuminac Point. Taagesign. for.</i>	1575	<i>Whitchead Island NØ. Gr. fn.</i>	2563
<i>Kennebecasis River. Reid Point. Fyr t.</i>	3055	<i>Owls Head Bay. Gr. fn.</i>	2527
<i>Kouchibouguac Bay. Kouchibouguac River. Ledefyr t.</i>	2224	<i>Hurricane Island V. Gr. fn.</i>	2161
<i>Richibucto Harbour. Ledefyr for. og t.</i>	1896	<i>St. George River. Gig Rock og Jenks Ledge Tdr. for.</i>	872
<i>Cape Tormentine. Ledefyr for.</i>	32	<i>»Cape Elizabeth» Fyrsk. midl. ombyt.</i>	2228
<i>Baie Verte. Port Monckton. Fyr t.</i>	2784	New Hampshire.	
<i>Bay of Fundy. Chignecto Channel. Cumberland Basin. Peck Point. Taagesign. opret.</i>	2158	<i>Portsmouth Harbor. Redningstation flyt.</i>	641
<i>Chignecto Channel. Ward Point—Peck Point. Fyr flyt.; Karakter</i>	1155.	<i>Wood Island. Td. udl.</i>	873
<i>Chignecto Channel. Anderson Hollow. Fyr sl.</i>	1231	Massachusetts.	
<i>Quaco. Fyr ødelg.; midl. Fyr t.</i>	567.	<i>Newburyport Harbor. Td. flyt.</i>	2677
<i>Quaco Ledge. Kloktn. omb. med Lys-Fløjtn.</i>	2626	<i>Ipswich Harbor. Afm. for.</i>	2162
<i>Cape Spencer. Taagesign. opret.</i>	1898	<i>Gloucester Harbor. Tenpound Island Ledge. Lystn. udl.; do.</i>	1029. 1232
<i>St. John River. Grand Lake. Mc. Mann Point. Fyr for.</i>	2908	<i>Salem Harbor. Baker Island. Taagesign. for.</i>	426
<i>Wilmot Bluff. Fyr flyt.</i>	2225	<i>Haste Rock NØ. Gr. rapp.</i>	705
<i>Bay of Fundy. Negro Head. Undervands Klokker udl.</i>	640	<i>Boston Bay. Td. til Kapsejlads udl.; indl.</i>	1640
<i>Lepreau Bay. Cranberry Point. Klokketn. udl.</i>	2907	<i>»Boston» Fyrsk. midl. ombyt.; udl.</i>	1422. 1902
<i>Campobello Island. Head Harbour. Midl. Fyr t.</i>	2159	<i>Boston Harbor. Tdr. flyt.; Td. flyt.; do.</i>	207. 427
<i>Grand Manan Island. Swallowtail. Fyr for.</i>	1900	<i>Hingham Bay. Weymouth Fore River. Spiers Stand. Td. flyt.</i>	1083
<i>White Head Island. Prangle Point. Klokketn. udl.</i>	2674	<i>Broad Sound. Vrag bort.</i>	249
<i>Gannet Rock. Taagesign. for.</i>	301	<i>Broad Sound. Vrag afm.</i>	2962
<i>Old Proprietor. Lystn. for.</i>	248	<i>Main Ship Channel. Vrag bort.</i>	3014
Forenede Stater i Nord-Amerika.			
<i>Gnisttelegraf Stat. opr. og nedlagt.</i>	2069	<i>Nantucket Sound. »Pollock Rip» Fyrsk. permanent fl.; do.</i>	1783. 2163
Maine.			
<i>St. Croix River. Dochet Island. Taagesign. opret.</i>	423	<i>»Pollock Rip» Fyrsk. midl. ombyt.; udl.</i>	1312. 1717
<i>Blue Hill Bay. Casco Passage. Gr. fn.</i>	2675	<i>»Pollock Rip» og »Great Round Shoal» Fyrsk. Undervands Taagesign.</i>	925
<i>Crow Island Ledge Ø. Gr. fn.</i>	2227	<i>»Great Round Shoal» Fyrsk. midl. ombyt.; udl.</i>	1904. 2963
<i>Pond Island N. Gr. fn.; Td. udl.</i>	1901.	<i>Great Round Shoal. Lystn. fl.; do.</i>	1030
<i>Jericho Bay. Pond Island Passage. Gr. fn.</i>	2676	<i>Great Round Shoal ØNØ. Gr. fn.</i>	206
<i>Marshalls Island. Td. udl.</i>	2959	<i>»Handkerchief» Fyrsk. midl. ombyt.; udl.</i>	1423. 1844
<i>Isle au Haut. Robinson Point. Fyr- og Taagesign. opret.</i>	35	<i>»Shoveful Shoal» Fyrsk. atter udl.</i>	208
		<i>»Shoveful Shoal» Fyrsk. midl. ombyt.; udl.</i>	1578. 1903

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Rose and Crown Shoal.</i> Fore. Udl. af Td.; udl.; Oplysn.	2164. 2628. 2678	<i>Cow and Calf.</i> Td. ind.; Lystn. ombyt.	2006 2342
<i>Nantucket Shoals</i> Fyrsk. permanent ombyt.	302	<i>New Haven.</i> Vrag afm.; borttag. ...	209. 387
<i>Nantucket Shoals</i> Fyrsk. midl. ombyttet og Fyr for.; udl.; do.	1313. 2003. 2420	<i>Shag Bank.</i> Td. udl.	210
<i>Nantucket Sound. Stage Harbor.</i> Fyrbaake for. Farve	1843	Vrag afm.; borttag.	2004. 2566
<i>Long Shoal.</i> Tds. Belig.	1314	<i>New Haven Harbor.</i> Vrag forsvundet ...	2964
<i>Cross Rip</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	1357 1718	Vrag afm.; borttag.	569. 816
<i>Succonneset Shoal</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	1358. 1784	<i>New Haven Outer Breakwater.</i> Taagesign.	1031
<i>Nantucket Island. Cliff</i> Ledefyr si.	1579	<i>Bridgeport.</i> Fyr t.	2843
<i>Nantucket Harbor.</i> Ledefyr t.	1579	<i>Norwalk Harbor. Keyser Point.</i> Td. udl.	2910
<i>Marthas Vineyard. Wasque Shoal.</i> Td. udl.	1359	<i>Long Neck Point</i> NØ. Gr. rapp.	757
<i>Vineyard Sound. Hedge Fence</i> Fyrsk. udl. Lystn. ind.; do.	1580. 1905	<i>Stamford Harbor. Pine Island.</i> Ledefyr sl.	468
<i>Edgartown Fyr.</i> Taagesign. opret. ...	2787	<i>Coscob Harbor.</i> Baaker opf.	1719
<i>Vineyard Haven. Great Rock.</i> Td. udl.	1233	New York.	
<i>Sow and Pigs</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	706. 1157	<i>Long Island. Montauk Point.</i> Fyr for. .	86
<i>Sow and Pigs</i> Fyrsk. midl. ombyt.	2842	<i>Long Island Sound. Plum Island.</i> Fyr for	707
<i>Middle Ground.</i> Gr. tiltag., Td. fl. ...	2165	<i>Huntington Bay.</i> Gr.	1498
<i>Quicks Hole.</i> Lystn. udl., Td. ind. ...	1156	<i>East River.</i> Vrag afm.; bort.	1316. 1360
<i>Buzzards Bay. Woods Hole Passage. Naushon Point Shoal.</i> Klokketn. udl.	2528	<i>South Brother Island Ledge.</i> Fyrødelg.; atter t.	571. 817
<i>Buzzards Bay. Hen and Chickens</i> Fyrsk. permanent ombytt.	36	<i>Deep Water Channel.</i> Dagmærke ...	572
<i>Hen and Chickens.</i> Fløjtetn. ind.; udsat.	2230. 2565	<i>Governors Island N.</i> Vrag afm.; for.; bort.	469 573. 708
Rhode Island.		Vrag afm.; bort.	470. 645
<i>Mount Hope Bay. Common Fence Point Shoal.</i> Klokketn. ombyt. med Lystn. ...	1642	<i>Hudson River.</i> Vrag afm.; borttag.	575. 818
<i>Narragansett Bay. Providence River.</i> Baake opf.	1785	<i>New York Upper Bay. National Docks Channel.</i> Lystn. udl.	2070
<i>Providence River. Bullock Point.</i> Taagesign. opret.	84	<i>Ellis Island</i> NØ. Vrag afm.; bort.	574. 643
<i>Western Passage.</i> Rørledning udl. ...	428	<i>New York Lower Bay.</i> Vrag afm.; bort.	709 1361
<i>Dyer Island North Point Shoal.</i> Td. flyt.	1906	Tdr. ind.; inddrages ikke ...	2166. 2846
<i>Point Judith.</i> Lystn. for.	85	<i>West Bank.</i> Fyr for.	570
For. i Afm.; Td. udl.	642. 815	<i>West Bank.</i> Fyr V. Td. udl.; ind. ...	2007 2733
Midl. Lystn. flyt.	1907	<i>Southwest Spit.</i> Lystn. ombyt.	250
<i>Block Island Sound. Noyes Point.</i> Td. udl.	2909	<i>Coney Island Channel.</i> Td. for.	2273
Connecticut.		<i>Ambrose Channel.</i> Lystn. for.	2008
<i>Long Island Sound. Fishers Island Sound.</i>		<i>Ambrose Channel.</i> Tdr. for.; do.	926. 2844
<i>Middle Ground South.</i> Td. flyt.	1315	<i>Gedney Channel.</i> Lys- og Fløjtetn. ind.	87
<i>Fishers Island Sound. Ram Island Reef</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	1424. 1908	<i>Gedney Channel.</i> Afm. for.; Tdr. udl.	644 819
<i>Gardiners Bay. Sag Harbor.</i> Fyr t.	1786	<i>Gedney Channel.</i> Td. ind.	2845
<i>Great Gull Island N.-Side.</i> Fort Michie. Td. udl.	303	<i>Main Ship Channel.</i> Vrag afm.	3016
<i>New London Harbor. Southwest Ledge.</i> Fyrt. opf., Tdr. udl., midl. Fyr t.	1909 1910	<i>Fire Island</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	1426 1845
<i>Long Sand Shoal.</i> Lystn. udl.	1910	New Jersey.	
<i>Long Sand Shoal West-End.</i> Lystn. flyt.	2273	<i>Kill von Kull.</i> Vrag afm.; bort.	429. 646
<i>Branford Reef.</i> Lystn. udl.	2005	Vrag afm.; bort.	1317. 1428
<i>Barllett Reef</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	965 1425	<i>Arthur Kill.</i> Vragtn. ind.	37
		Td. udl.	647
		<i>Sandy Point. North Hook.</i> Fyr flyt. ...	758
		<i>Sandy Hook</i> Fyrsk. midl. ombyttet; Urderv.-Klok. Karakter; udl.	1084. 1234. 1427
		<i>Sandy Hook</i> — <i>Ambrose Channel</i> . For. af Fyrskib.	2679
		<i>Sandy Hook. North Hook.</i> Baakefyr for; do.	2680. 2965
		<i>Barnegat Inlet</i> Ø. Vrag forsvundet ...	2421
		<i>Ocean City.</i> Sunket Vrag ...	1947
		<i>Northeast End</i> Fyrsk. midl. ombyt.; Taagesign.; for.	2274. 2422. 2529

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Georgia.			
<i>Doboy Sound.</i> Klokketn. ombyt.	1319	<i>North End.</i> Td. ombyt. med Baake	876
<i>St. Simon Sound.</i> Tdr. midl. flyt.	476	<i>Hawk Channel.</i> <i>Hen and Chickens</i>	
<i>Brunswick</i> Fyrsk. Undervands-Taage-		<i>Shoal.</i> Fyr atter t.; Td. ind.	968
sign. oprett.	41	<i>Hawk Channel.</i> <i>Jacobs Harbor Heads.</i>	
<i>Brunswick</i> Fyrsk. midl. ombyt.	2738	Baake atter opf.	1237
Florida.			
<i>St. Johns River.</i> Fløjtetn. ind., Lys- og		<i>Bahia Honda.</i> Fyr permanent sl.	1788
Fløjtetn. udl.	2969	<i>Key West.</i> Gr. fn.; do.	433. 652
<i>Cape Canaveral.</i> <i>Hetzel Shoal</i> N. Gr. fn.	1364	Gr. borttag.	2426
<i>Hillsboro Inlet.</i> Fyr upaalideligt	710	<i>Main Ship Channel.</i> Gr. fn.; do. 651.	761
<i>Florida Reefs</i> Baake ikke genopført	2848	<i>Main Ship Channel.</i> Tdr. udl.; ind. 1722.	1950
Strøm forandret.	2849	Gr. bort., Td. ind.	2682
		<i>Main Ship Channel.</i> Ny Fyrt.	2790
		<i>Main Ship Channel</i> V. Gr. fn.	929
		<i>Main Ship Channel Shoal.</i> Td. ind.	1032
		<i>Sand Key.</i> Fyrs Karakter	1238

VI.

Vestindien, Meksikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika.		<i>South Pass</i> Fyrsk. Undervands Taage-	
		sign. 2232	
Florida.			
<i>Gasparilla Island.</i> For. af Fyr.; for. 653.	1033	<i>Atchafalaya Bay.</i> Rende gravet	1035
<i>Tampa Bay.</i> Tdr. midl. flyt.	576	<i>Calcasieu Pass.</i> Fyr t.	93
Tdr. udl.; udlægges ikke	577. 763	<i>Sabine Pass.</i> Fyr t.	389
<i>Hillsboro Bay.</i> For. i Afm.; Dybde	1723	Texas.	
	1850	<i>Sabine Pass.</i> Gr. afm.	94
<i>Hillsboro Bay.</i> <i>Tampa Cut.</i> Fyr sl.	2569	<i>Galveston.</i> » <i>Herald Bank</i> Fyrsk. midl. ind.;	
<i>North Cut.</i> Fyr flyt.	42	udl.	1365. 2012
<i>North Channel.</i> For. i Afm.	578	<i>Galveston Harbor.</i> Fyr for., Lystn. ind.;	
<i>Egmont Key Shoal.</i> Baake ødelg.	711	udl.	308. 435
<i>Port Inglis.</i> <i>Seahorse Reef</i> S. Gr. rapp.	213	<i>Hitchcock Reef.</i> Fyr nedlagt; atter t.	930
<i>Withlacoochee.</i> Gr. fn.	820		1320
<i>Apalachicola Bay.</i> <i>West Pass Bar.</i> Fyr sl.;		<i>Fort Point.</i> Fyr for.	2851
Slukn. udsat	1430. 1789	<i>South Jetty.</i> Fyr t.	43
<i>Cape San Blas.</i> For. af Fyr; t.	306. 764	<i>Pelican Island Shoal.</i> Midl. Fyr t.;	
<i>Pensacola Bay.</i> Ankring forbudt; Vrag		Fyr t.; Fyrbaake ødelg. 390. 765.	821
borttag.; Fyrs Lysvinkei	877. 969. 1239	<i>Aransas Pass.</i> Baaker atter opf.	391
Alabama.			
<i>Mobile Bay.</i> Dybde	1648	Mexiko.	
<i>West Bank.</i> Baake bort.	1647	<i>Tampico.</i> Petroleums Kilder i Brand,	
Mississippi.			
<i>Horn Island Pass.</i> Fyr t.; Tdr. flyt. 579.	2850	slukket	1790. 2344
<i>Mississippi Sound.</i> <i>Square Handkerchief</i>		<i>Vera Cruz.</i> <i>Blanquilla Reef.</i> Fyr midl. sl.;	
<i>Shoal.</i> Td. ombyt. med Baake	654	do.	1241. 2283
<i>Gulfport Channel.</i> Tdr. udl.	1584	<i>Alvarado.</i> For. i Belysn.	580
<i>Pass Christian.</i> Fyr t.	2477	<i>Puerto Mexico.</i> (<i>Coatzacoalcos</i>). Fyr	
Louisiana.			
<i>Mississippi River.</i> Fyr t. Lods-Station.	307	sl.	2169
<i>Cubits Gap.</i> Gr. rapp.; forsvundet 434.	1240	<i>Gulf of Campeche.</i> <i>Coatzacoalcos River.</i> Fyr	
<i>Twelve Mile Point.</i> Gr. rapp.	2791	for.	1160
<i>Lake Borgne.</i> Baaker opf.	655	<i>Tonola.</i> Fyr t.	529
<i>East Pearl River.</i> Td. ind.	1034	<i>Tuplico.</i> Fyr t.	1851
		<i>Tabasco.</i> <i>Tuplico.</i> Midl. Fyr t.	766
		<i>Bay of Campeche.</i> <i>Laguna de Terminos.</i>	
		Afm. for.; Afm.	2170 2571
		<i>Laguna de Terminos.</i> Telegrtn. udl.	1650
		<i>Puerto Real</i> Indløb. Telegrtn. udl.	1649

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Carmen</i> . Vrag afm.	1321	<i>Port Royal</i> . <i>Plum Point</i> . Fyr i Orden;	
<i>Yucatan</i> . <i>Cozumel Island</i> . <i>Punto Celarain</i> .		Fore. For. af Fyr; Lysviukler for. 149.	309
Fyr midl. for.; i Orden; t. 970. 1036.	1851		2429
<i>Campeche</i> . <i>Laguna de Terminos</i> . <i>Punta del</i>		<i>Port Royal</i> og <i>Kingston</i> . Oplysn.	1366
<i>Tigre</i> . Midl. Fyr t.; for.	1161. 2683		
Yucatan.			
<i>Ascension Bay</i> . Tdr. udl.	1651	San Domingo.	
		<i>San Pedro de Macoris</i> . Fyr midl. sl. ...	1652
Guatemala.			
<i>Honduras Bay</i> . Fore. Tænding af Fyr; t. 878		Porto Rico.	
	2572	Gr. findes ikke	2347
<i>Port Cortez</i> . <i>Caballos Point</i> . Fyrs Beligg..	2427	<i>San Juan Harbor</i> . <i>Port San Juan</i> . Nyt	
<i>Cozen Hole</i> . Fyr t.	1915	Fyrtaarn	1086
<i>Roatan Island</i> . Fyr sl.; Fyr sl. og t. 1915	2171	<i>Cabras Island</i> . Fyr t.	2852
<i>Swan Islands</i> . Oplysn.	2076	<i>Vieques Passage</i> . Gr. fn.	822
		<i>Ensenada Honda</i> . Gr. findes ikke.	251
Panama.			
<i>Colon Harbor</i> . Lystn. midl. udl.; Tdr. udl.	1914	<i>Cape Rojo SØ</i> . Gr. fn.	879
	2172	<i>Point Jiguero</i> . Fyrs Synsvide	44
Colombia.			
<i>Cartagena</i> . <i>Boca Chica</i> . Afm. for.	2345	Bahama Islands.	
		<i>Little Bahama Bank</i> . <i>Memory Rock</i> . Vrag	2282
Venezuela.			
<i>Puerto Cabello</i> . Fyr sl., Td. ind.	1585	<i>Andros Island</i> . <i>South Bight</i> . <i>Sharp Rock</i>	
<i>Gulf of Cariaco</i> . <i>Camana</i> . Fyrbaake ...	1037	<i>Point</i> . Fyr for.	1087
		<i>Inagua</i> . <i>Mathew Town</i> . Fyr for.	823
Cuba.			
<i>Cardenas Bay</i> . Gr. findes ikke	581	<i>Turks Islands</i> . <i>Sand Cay</i> . Baake ødelg.;	
<i>Piedras Cay</i> . For. af Fyr	2346	midlt. Baake	2478. 2739
<i>Nuevitas Bay</i> . <i>Practicos Point</i> . For. af Fyr	2428	<i>Grand Turk Island</i> . Td. ind.	1502
<i>Puerto Padre</i> . Gr.	1792		
<i>Port Vila</i> . Fyr t.	2074	Smaa Antiller.	
<i>Vita og Sama</i> . Fyr t.	1791	<i>Antigua</i> . <i>English Harbour</i> . Baaker flyt..	1703
		<i>Grenada</i> . <i>St. George Harbour</i> . Fyrs Lys-	
Jamaica.			
<i>Kingston</i> . Fyr t.	2075	vinkel	880
<i>Kingston Harbour</i> . <i>Two Sisters</i> . Fyr t. ...	1916	Curacao.	
		<i>Caracasbaai</i> . Tdr. findes ikke	2077

VII.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Hollandsk Guyana.		<i>Para</i> . Gr. rapp.	1653
<i>Marowijne Rivier</i> . Vrag	477	<i>Para</i> . <i>Frechas (Flexas) Island</i> . Fyr midl.	
Fransk Guyana.			
<i>Maroni Munding</i> . Afm.	1088	sl.	2573
<i>Sinnamari</i> og <i>Maroni Floder</i> . Vrag ...	656	<i>Machadinho</i> . Fyr t.	1242
<i>Cayenne</i> . <i>Mount Bourda</i> . Semafor. Stat.		<i>Gaiotas</i> . Lystn. for.	1322
nedlagt.	1852	<i>Goyares</i> og <i>Tapana</i> . Fyr t.	1038
Brasilien.			
<i>River Para</i> . Tdr. og Lystn. for., Td. af Fyr;		<i>Tutoia River</i> . Fyr t.	2853
t.	392. 1243	<i>Ceara</i> . <i>Mucuripe Point</i> . Fyr midl. for.;	
		for.	824. 2970
		<i>Rio Grande do Norte</i> . <i>Santo Alberto Point</i> .	
		Fyr t.	767
		<i>Thereza Pansa</i> . Lystn. udl.	582
		<i>Rio Grande do Norte</i> . <i>St. Roque Channel</i> .	
		Lystn. udl.	657

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Rio Grande do Norte.</i> Fyr for.	214	Chile.	
<i>Parahiba River.</i> Tdr. udl.; Lystn. udl. 1724.	2574	<i>Magellan Stræde. Triton Bank.</i> Gr. tiltaget	712
<i>Alagoas. Sao Francisco do Norte</i> Flod. Td. udl.; Beligg.	478. 530	<i>Sandy Point (Punta Arenas).</i> Vrag ødelg.; Baakes Plads, Gr. ...	712. 1796
<i>Bahia. Morro de San Paulo.</i> Midl. For. af Fyr; i Orden	215. 252	<i>Sandy Point Red.</i> Td. udl.	2740
<i>Bahia</i> Handelshavn. Tdr. udl.; Afm. for.	882. 2078	<i>Cape San Isidro.</i> Fyr for.	2432
<i>Port of Camamu. Quiepe Island.</i> Fyr t.	2913	<i>Angosto.</i> Baake opf.	1247
<i>Porto Seguro.</i> Fyrs Beligg. og Karakter; Fyr uregeim.	253. 1244	<i>Smyth Channel. Adelaide Islands—Alert Rock.</i> Baake flyt.	1246
<i>Abrolhos Rocks.</i> Gr. rapp.	883	<i>Smyth Channel. Mayne Channel.</i> Gr. fn.	2013
<i>Rio Doce.</i> Fyr midlt. upaalidl.; i Orden	583	<i>Magellan Stræde. Sea Reach. Felix Point.</i> Fyrs Belig.; Fyrt. Farve for.	971. 1163
<i>Rio de Janeiro.</i> Lystn. udl.	584	<i>English Narrows. Port Simpson. Elena Rock.</i> Gr. afm.; Tds. Plads	2479. 2741
<i>Fort San Juan.</i> Fyr t.	1162	<i>Corcovado Gulf. Huafo Island.</i> Oplysn. om Fyr	351
<i>Ubus Shoal.</i> Fyr for.	2532	<i>Huafo Island NØ.</i> Brædd findes ikke	1324
<i>Xareo Shoal.</i> Fyr for.	2854	<i>Port Quellon.</i> Baakes Plads	45
<i>Espinho Rock.</i> Lystn. ind.	3056	<i>Corcovado og Ancud Gulf. Abrejo Shoal og Barrientos Rock.</i> Oplysn.	1367
<i>Feiticeira.</i> Fyr for.	1951	<i>Ancud Gulf. Teuquelin Island V.</i> Gr. fn.	1952
<i>Santos.</i> Vrag afm.	1917	<i>Peligro Rocks.</i> Td. ind.	393
<i>Santos Harbour.</i> Td. findes ikke; Td. ikke ind.	1245. 2079	<i>Chacao Narrows. Topaze Rock.</i> Dybde..	2173
<i>Parana. Paranagua Bay.</i> Lystn. udl.	881	<i>Reloncavi Sound. Tautil Passage.</i> Tønde ind.	2433
<i>Santa Catharina Strait. Arroredo.</i> Fyrt. for. Farve	479	<i>Port Montt.</i> Fyr midl. sl.	2433
<i>Coroa Massambu.</i> Lystn. for.	1725	<i>Yanez Bay.</i> Baako opf., Gr. findes ikke	482
<i>Florianopolis (Desterro).</i> Lystn. udl.; for.	768	<i>Curauilla Point.</i> Fyr atter t.	2081
<i>Rio Grande do Sul.</i> Lystn. Karakter ...	1654	<i>Valparaiso Bay.</i> Vrag bort.; do. ...	531. 585
<i>Vandstand</i>	2914	<i>Valparaiso.</i> Tidsignal gives atter	713
		<i>Angeles Point.</i> Fore. For. af Fyr; Fyrs Karakter	1164. 1248
Uruguay.		<i>Port de los Vilos.</i> Gr. fn.	2684
<i>Lobos Island.</i> Gr., Fyrs Plads	1039	<i>Coquimbo Bay.</i> Tidsignal	2174
<i>Rio de la Plata. Punta Negra.</i> Fore. Td. af Fyr	1090	<i>Antofagasta.</i> Td. ind.	2480
<i>Monte Video Bay.</i> For. i Afm.	1854		
<i>Monte Video Harbor.</i> Lystn. og Fortøjtn. udl.	2080	Peru.	
<i>Colonia.</i> Vandstandsmaalere	350	<i>Callao.</i> Flydedok sunket.	46
		<i>Punta Lobitos.</i> Gr. fn.	2630
Argentina.			
<i>Rio de la Plata. South Channel.</i> Lystn. udl.	1040	Ecuador.	
» <i>Intermedios.</i> Fyrsk. Beligg.	1794	<i>Cape Santa Elena.</i> Fyr midl. for.	658
» <i>Indio Point.</i> Fyrsk. Taagesign. for.	2430		
» <i>Chico Bank.</i> Fyrsk. Taagesign. oprettet	2430	Panama.	
<i>San Clemente Bay.</i> Tdr. udl.	480	<i>Panama Red.</i> Telegrafkab. afm.	972
<i>South Channel.</i> » <i>Recalada.</i> Fyrsk. flyt., do.; Lystn., Baaker	349. 1091		
» <i>Bahia Blanca.</i> Fyrsk. Fyrs Karakter; Taagesign. for.	1795. 2431	Mexiko.	
<i>Rio Negro. Punta Chada.</i> Vagttaarn opf.	481	<i>Salina Cruz.</i> Fyr t.; Havnefyr; Oplysn.	1852
<i>Nuevo Gulf. Port Madryn.</i> Baaker for. ...	1092		2570. 2685

VIII.

Middelhavet, Sorte Hav og Asovske Hav.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Spanien.		Africa Rock. Formiche di Montecristo. Fyr	
<i>Gibraltar.</i> Belysning af Hulke.....	2284	atter i Orden	488
Fortøjt. udl.	1368	<i>Porto di Civitavecchia.</i> Fyr midl. for....	1166
Moler for. Navn.....	3057	<i>Civitavecchia.</i> Vagere for.	1586
<i>Almeria.</i> Fyr forhøjet	217	Fyr flyt.	1587
<i>Benicarlo.</i> For. af Fyr	1503	Lyst. ombytt.	1254
<i>Alfaques.</i> Vrag afm.; Oplysn.; borttag. ...	352	<i>Torre Chiaruccia—Fosso Capo.</i> Semafor	
	484. 2686	Stat. flyt.	1254
<i>Barcelona.</i> Td. flyt.; Havnearb., Fyr t.	2233	<i>Isole Pontine. Isola di Ponza.</i> Fyr i Orden.	311
<i>Punta Llobregat.</i> Semafor St. nedlagt	483	<i>Gaeta.</i> Som. for.	2688
<i>Palamos.</i> Fyrs Plads. Fyr flyt.; Fyr t.	1093	<i>Ischia.</i> Fyrs Synsviddé	2084
	1249. 1250	<i>Ischia—Procida. Secco Vivara.</i> Td. Plads.	1655
<i>Rosas.</i> Fyr t., Mole bygges	216	<i>Golfo di Napoli. Torre Annunciata.</i> Fyr	
<i>Baleariske Øer. Ibiza. Botafoch.</i> Fyr for.;		for.	2576
Lysvinkel	2234. 2348	<i>Napoli.</i> Fyr for.	825
		<i>Golfo di Pozzuoli. Baja Red.</i> Fortøjt.	1798
		flyt.	826
		<i>Castellamare.</i> Fyr t.; Lystn. ind.; do. ...	974. 1097
Frankrig.		<i>Amalfi.</i> Fyr t., Lystn. ind.	2014
<i>Saintes Maries de la Mer.</i> Gnisttelg. Stat.		Havnearb. fuldført, Fyr t.	2794
aabnes	659	<i>Vietri. Punta di Fuente.</i> Fyr for.	2858
<i>Marseille.</i> Havnesignaler	660	<i>Salerno.</i> Gr. fn.; Td. udl.	769. 2857
<i>Ile de Pomègues.</i> Semafor flyt.	485	Fyrsk. sunket; atter udl.	3021. 3058
<i>Toulon. Grande Jetée og Grosse Tour.</i> Fyrs		<i>Capo Palinuro.</i> Fyrt. for.	2085
Karakter	1094	<i>Santa Venere.</i> Uddybn.; fuldført ..	2349. 2481
f <i>Cap Cépet.</i> Fyr for.; do.	1251. 2082	<i>Eoliske Øer. Lipari Red.</i> Fortøjt. ind.	353
<i>Iles d'Hyères.</i> Skiver udl.	2792		
<i>Passe du Petit Ribaud.</i> Tdr. udl.; do.	1165		
	1431	Korsika.	
<i>Cap Bénat.</i> Fyrs Lysvink.	3019	<i>Pointe de la Mortella.</i> Semafor Stat. nedl.	1167
<i>Hyères Red.</i> Vrag	2856	<i>Alistro.</i> Semafor, Oplysning	1168
<i>Cap Léoube.</i> Sømindeplads	2971	<i>Scoglio Longo.</i> Fore. For. af Fyr; for.	254. 975
<i>Cannes.</i> For. i Afm.	2687		
<i>Antibes. Cinq Cents Français.</i> Td. for.	1504		
		Sardinien.	
Italien V.-Kyst.		<i>Asinara SO. Punta Trabucato.</i> Gr. fn. .	1256
<i>Flandemanøvre</i>	1953	<i>Sta. Teresa di Gallura.</i> Gr. afm.	2631
<i>S. Remo.</i> Havnearb.	1505	<i>Bocche di Bonifacio. Isola Razzoli.</i> Fyr for.	2689
<i>Oneglia.</i> Fyr midl. for.	2083	<i>Golfo di Terranova. Capo Ceraso.</i> Vager	
<i>Savona.</i> For. af Belysning; Fyrs Lysevne	486	udi.	1589
	1095	<i>Terranova.</i> Tdr. udl.	3059
<i>Genova.</i> Skydeøvelser	1252	<i>Golfo di Oristano.</i> Fortøjt. udl.	1588
<i>Golfo di Spezia.</i> Løb atter aabnet	487	<i>Alghero.</i> Vrag; bort.	1098. 1369
<i>Portovenere.</i> Løb midl. spærret; aabent	1096		
	1506	Sicilien.	
<i>Isola Palmeria.</i> Løb midlt. spærret ..	218	<i>Messina.</i> Fortøjt. for.	394
<i>Porto de Viareggio.</i> Fyr flyt.; do.	973. 1041	<i>Porto di Augusta.</i> Td. udl.; Td. for.	1508. 1656
<i>Viareggio.</i> Oplysn.	1020	<i>Siracusa.</i> Fyr for.	2015
<i>Livorno.</i> Uddybning fuldført	310	<i>Palermo.</i> Fortøjt. ind.; Uddybn.	1590. 2915
Grunde Steder	532	Fyrsk. udl.; ind.	661. 2285
Uddybning; Dybde	1253. 2793	Tdr. for.; Oplysn.	1432. 1855
<i>Isola di Capraja. Punta Ferraione.</i> Fyr for.	2972	<i>Porto di Termini Imerese.</i> Fyr flyt.	1591
<i>Formiche di Grosseto.</i> Fyr midl. for.; i			
Orden	1507. 1797		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Malta.			
Ledelinie ubrugelig	2742	Kanal <i>Povljana Nuova, Riff Prutina</i> . Fyrt.	829
Marsa Scirocco. Advarsel	2091	<i>Uglian</i> . Pynt <i>San Pietro</i> . Fyr midl. sl.	2577
St. Pauls Bay. Afm. for.	2091	<i>Zara</i> . Havnefyr for.	1101
Grand Harbor. <i>Ricasoli</i> . Bølgebryder. Fyr		Kanal von <i>Pasman, Cavata</i> . Fyr t. . . .	830
tændt	436	<i>Pasman</i> . Havnearb. fuldført	2088
Fort <i>Ricasoli</i> . Fyr sluk.	1726	<i>Pasman</i> Øe S. Gr. fn.	2690
Lampedusa.			
<i>Lampedusa</i> Havn. Midl. Fyr t.; Fyr atter t.	1169 1918	<i>Grossa, Tajer</i> . Gr. fn.	2086
Italien S.- og Ø.-Kyst.			
<i>Capo Rizzuto</i> . Fyrs Karakter	884	<i>Belvedere</i> Pynt SØ. Gr. fn.; Oplysn. 47.	219
<i>Capo S. Maria di Leuca, Marchiello</i> . Taarn		<i>Zut</i> . Oplysn. om Gr.	2237
ødelg.	2434	<i>Bucht Bodovac</i> . Gr. fn.	2236
<i>Otranto, Secca Missepezza</i> . Td. for.	1657	<i>Incoronate Kanal, Gustac</i> SV. Gr. fn. .	1919
<i>Monopoli</i> . Fyr t.	1727	<i>Incoronata</i> NØ. <i>Slatival</i> . Gr. fn. . . .	2087
<i>Bari</i> . Vrag afm.	437	<i>Buc Mali</i> . Gr. fn.	2175
Uddybningsmask, sunk.; bortt. 1433.	2286	Kanal <i>Mezzo, Grossa</i> NØ. Gr. fn. . . .	2578
<i>Barletta</i> . Uddybning; Dybde aftag. 354.	2795	<i>Scala</i> Ø. Gr. fn.	2484
<i>Vieste</i> . Fortøjtn. udl.	1592	<i>Galiola</i> S. Gr. fn.	2288
<i>Cesenatico</i> . Havnearb., Fyr t.	2575	<i>Dikovika</i> V. Gr. fn.	2351
<i>Porto di Cervia</i> . Fyrs Karakter	1042	<i>Morter</i> SV. <i>Sebenico, Bucht Koromacna</i> . Gr.	1434
<i>Porto Corsini</i> . Uddybn. fuldført	1170	<i>Sebenico</i> . Td. udl.	2176
<i>Punta Maestra</i> . Fyrt. for.	2287	<i>Spalato, Mulo</i> . Fyr for.	535
<i>Porto di Chioggia</i> . Dybde aftag.	1799	<i>Lesina, San Giorgio</i> . Fyr for.	491
<i>Venezia, Porto del Lido</i> . Fyr t. til Forsøg	2435	<i>Pelagosa</i> . Fyr uregelmæs.	2177
<i>Porto del Lido</i> . Lystn. Karakter . . .	714	<i>Cattaro, Gaa</i> langsomt	2178
<i>Malamocco</i> NØ. Td. og Flaade udl. .	438	<i>Golf von Cattaro, Meljine</i> . Td. for. . . .	536
<i>Piave Vecchia</i> SV. Vrag forsvundet.	2482	Grækenland.	
Østerrig-Ungarn.			
<i>Golf von Triest, Grado</i> . Havnefyr sluk. . .	586	<i>Ghero Ghombo</i> . Fyrs Karakter	395
<i>Triest</i> . Fortøjtn. ind.	533	<i>Gulf of Arta, Araklo Point</i> . Fyr for.	885
Telegrafkabel udl.	439	<i>Gulf of Patras, Makri Island</i> . Højde . . .	1099
<i>Triest</i> Havn og <i>Bai von Muggia</i> . For. i		<i>Bukari Point</i> . Fyrs Plads	1920
Afm.	489	<i>Patras</i> . Fyr Oplysn.	1371
<i>Gulf von Triest, Bay von Muggia</i> . Pynt		<i>Golfe de Corinthe, Evenos</i> Munding. Fyr t.	1370
<i>Ronc (Olmi)</i> Fyrsk. udl.; ombytt.		<i>Kyparissia</i> . Fyr atter t.	3022
med Lystn.	440. 1658	<i>Hydra Bay</i> . Gr.	2486
<i>Servola</i> . Havnefyr t.	2235	<i>Ægina</i> . Fyr t.	2485
<i>Istrien, Cittannova</i> . Fortøjtn. udl.	534	<i>Talanta Channel, Atalanti</i> . Fyrs Plads .	2533
<i>Fasana Kanal</i> . Td. udl.	255	<i>Volo</i> . Fyr t.	150
<i>Pola</i> . Lystn. udl.	490	<i>Delos Island, Dili Strait</i> . Løb lukket . .	2289
<i>Fiume</i> . Fyr for.; Fyr sl.; Lystn. udl. 95.	2350	<i>Furni Islands, Alazo Nisi</i> SV. Gr. fn. . .	2179
Lystn. ind., Fyr t., Fyrs Lysvinkel . .	1257	<i>Skyros</i> . Fyr Oplysn.	1372
<i>Golf von Fiume, Kanal Maltempo, San</i>		Tyrkiet.	
<i>Marco</i> . Fyr t.	827	<i>Samana</i> . Fyr flyt.	2352
<i>Veglia, Malinska</i> Havn. Søm. opf.	2796	<i>Dardaneller</i> . Tdr. findes ikke.	2180
Kanal von <i>Morlacca, Crkvenica</i> . Mole for-		<i>Bosporus, Beikos Bay</i> . Gr.	2797
længet, Fyr flyt.	1171	<i>Bosporus</i> N. Fyrsk. Plads	2181
<i>Morlacca, Veglia Kanal, Bucht Dobrigno</i> .		Rumænien.	
Gr. fn.	1258	<i>Constantza (Kustenjeh)</i> Dybde	2579
<i>Quarnerolo, Eiland Dolfin</i> . For. af Fyr.	441	<i>Donau, Sulina</i> Munding. Ledebaaker opf.	2861
<i>Lussin, Lussinpiccolo</i> . Td. ind.	2860	<i>Kilia</i> Munding. Lystn. udl.	770
<i>Lussinpiccolo</i> Havn. Pynt <i>Poljana</i> . Fyr t.	587	Rusland.	
<i>Sansego, Dragazualj Bucht</i> . Td. udl.	2859	<i>Donau, Midnight</i> og <i>Prorva</i> Arme. Fyr,	
Kanal <i>Montagna, Ljubac</i> . Fyr t.	828	Tdr. og Dybde	976
		<i>Jibriani</i> Red. Dybde aftag.	2353
		<i>Dniester, Tsaregrad</i> . Sunket Vrag; borttag.	715
		1259	
		<i>Tsaregrad</i> Munding. Vrag, Ledefyr	
		midl. sl.; Vrag forsvundet, Ledefyr	
		atter t.	2916. 3053

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Straat Riouw. Pas op Klip. Vrag</i>	3068	<i>Cap Saint Jacques. Tdr. ind.</i>	887
<i>Sambo Red. Tdr. udl.</i>	982	<i>Cap Tiwan SØ. Gr. fn.</i>	1808
<i>Banka N. Klabatbaai. Telegrafkab. udl.</i>	2018	<i>Annam. Baie de Cam Ranh (Camraigne). For i Afm.</i>	2979
<i>Banka NØ. Karang Mentawa Ø. Rev fn.</i>	1804	<i>Cap Batugun. Oplysn.</i>	3068
<i>Banka NØ. Generaal Elliotrif. Baake ødelg.; Td. midl. udl.</i>	833. 1806	<i>Tourane. Gr. fn.</i>	3070
<i>Banka N og NØ. Vrag og Gr.; Oplysning; Tdr. udl.; Oplysn. 834. 1444.</i>	1805 2526	<i>Golfe du Tonkin. Baie d'Along (Along) Klippe fn.; Gr. fn.;</i>	399. 782
<i>Banka SV. Toboati. Fyr t.</i>	1599	<i>Golfe du Tonkin. Fai Tsi Long Arkipel. Gr. fn.</i>	983
<i>Gaspar Straten. Eiland Lepar Ø. Sten fn.</i>	1662	China.	
<i>Palembang Rivier. Peladjo. Lystn. udl.</i>	1860	<i>Tong King Gulf. Hainan Strait. Hoi Han. Fyr</i>	984
<i>Masodji River. Gr. fn.</i>	780	<i>Canton River. Collinson Reach. Barriere. Fyr for.</i>	1381
<i>Sumatra S. Lampongbaai. Kalianda Red. Gr., Td. udl.</i>	2585	<i>Taimwi Point. Dybder for.</i>	1922
<i>Straat Sunda. Lagoendi Eilanden. Sten fn.; findes ikke</i>	2584. 2693	<i>Hong Kong. Ankring forbudt</i>	539
<i>Sumatra V. Oplysning om Rev</i>	1802	<i>Tidsignal flyt.; Plads</i>	496. 1176
<i>Noord Pugeh NV. Brænding</i>	3025	<i>Hong Kong Harbour. Fortøjt. Belig.; Td. ind.</i>	835. 2189
<i>Batoe Eilanden. Tanah Bala V. Oplysn. om Rev</i>	1378	<i>Bias Bay. Gr. fn.</i>	400
<i>Batoe Eilanden. Tanah Masa S. Klippe fn.</i>	355	<i>Hunghwa Sound. Lam Yü Channel. Klippe fn.</i>	1734
<i>Batoe Eilanden. Tanah Masa Ø. Urent Færvand</i>	2188	<i>River Min. Tdr. flyt.; do.</i>	154. 1735
<i>Nias Ø. Rev fn.; Oplysn.</i>	1803. 2492	<i>Sam Sa Inlet. Baake opf.</i>	591
<i>Tjalangbaai. Td. udl.</i>	1443	<i>Spider Islet. Fyr t.</i>	688
<i>Java So. Arnemuidendroogde. Fore. Td. af Fyr</i>	2491	<i>Cone Island S. Gr. Oplys.</i>	669
<i>Java. Tandjoeng Priok og Soerabaja. Tid-sign. for.</i>	779	<i>Nam Kwan Harbour. Chupi Island N. Gr.</i>	2866
<i>Indramajoe. Lystn. udl.</i>	1377	<i>Incog Islands. Fyr t.</i>	1959
<i>Karang Djerook (Tegalklip). Baakes Beligg.</i>	2019	<i>Klippe og Tds. Beligg.</i>	985
<i>Pekalongan. Fyr t.</i>	1801	<i>San Mun Bay. Gr. fn.</i>	1045
<i>Japara. Fyr flyt.</i>	2744	<i>Rugged Islands. South West Horn. Fyr t.</i>	1382
<i>Oedjoeng Pangka. Lystn. udl.</i>	1858	<i>Taagesign. opret.; do.</i>	315. 1382
<i>Soerabaja. Aim. for.; Dybde</i>	1265. 1445	<i>Chusan Arkipel. Tinghai Harbour. Baake ødelg.</i>	401
<i>Soerabaja. Lystn. for. Farve</i>	2978	<i>Yang Tse Kiang. Tung Ting Lake. Afm. og Fyr</i>	888
<i>Soerabaja. Tidevands- og Dybdesign. ophørt</i>	589	<i>South Channel. Yang Tse Cape. Klokketn. udl.; for. og flyt.; do.</i>	670. 1736. 2747
<i>Soerabaja. Lodsfyrskeb for.; flyt.; do.; ind</i>	538. 1859. 2020. 2295	<i>South Channel. Tungsba Bank. Afm. for.</i>	356
<i>Soerabaja. Vandstandsm. bort.</i>	494	<i>Wusung River. Yunk Channel. Uddybning; Løb lukket</i>	2587. 2804
<i>Kleta Rif. Vandstandsm., Baake bort.</i>	494	<i>Confucius Channel. Tdr. flyt.</i>	2358
<i>Straat Madoera. Panaroekan. Fyr for.</i>	2490	<i>Confucius Channel og Langshan Crossing. For. i Afm.</i>	2588
<i>Straat Bali. Bansereng. Fyr for.</i>	495	<i>Chin Kiang Fu. Dybde aftaget</i>	783
<i>Aroe Eilanden. Wokam V.-Kyst. Kystrev</i>	259	<i>Kiautschou Bucht. Ku Tsy Yang. Baake opf.</i>	889
<i>Ostindiske Arkipel. Fyr forandres ikke, Lystn. udl. ikke</i>	50	<i>Tai Kung Tau. Fyr t.; do.</i>	1108. 2296
<i>Malacca. Gulf of Siam. Chomporn (Chumpon). Melaphon Islet. Fyr t.</i>	1732	<i>Arkona. For af Fyr.</i>	1446
<i>Siam. Bangkok River. Fyrskibe udl.</i>	153	<i>Wei Hai Wei. Lystn.; Vrag fm.</i>	671. 1046
<i>Gulf of Siam. Koh Phra Islet. Fyr t.</i>	1733	<i>Pe Chili Strait. Siau Chu Shan S. Gr. fn.</i>	540
<i>Chinesiske Hav. Scawfell Shoal. Oplysn. om Gr.</i>	1107	<i>Gulf of Pechili. Pei Ho eller Peking River. Løb over Barren</i>	1109
<i>Fransk Indo Chine. Pnom Penh. Belysning</i>	314	<i>Kwang Tang. Ryojun Ko (Port Arthur). Gr. fn.; Td. udl.</i>	442. 1737
<i>Saigon. Bestemm. for Undervandsbaade</i>	1380	<i>Grund afm.</i>	2359
		<i>Ryojun Ko (Port Arthur). Lutin Rock S. Tdr. udl.; ind.</i>	2493. 2694
		<i>Dairen Ko. (Victoria Bay). Lossepl. afm.</i>	1809

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Dairen Wan. (Ta Lien Hwan). Td.</i>	443	<i>Kyushu V. Bono Misaki. Fyr t.</i>	1739
<i>for.</i>	2021	<i>Nagaski Harbour. Kagenoo Shima.</i>	599
<i>Dairen Wan (Ta Lien Hwan). Gr. fn.</i>	2190	<i>Fyr for.</i>	598
<i>Rev unders., Td. udl.</i>	261	<i>Goto Islands. Fukaya Jima SØ. Rev.</i>	2694
<i>Hwang Hai N.-Kyst. Li Chang Shan Islands.</i>		<i>Fukai Island. Tomie Minato. Gr. fn.</i>	402
<i>Sau Chan Shan. Gr. fn.</i>	261	<i>Kyushu V. Shimabara. Fyr midl. for.;</i>	155
		<i>atter t.</i>	1268
		<i>Shimabara Kaiwan. Miike Ko. Fyr</i>	2889
		<i>t.; Tdr. udl.</i>	892
		<i>Omura Wan. Araidashino Se. Td. for.</i>	893
		<i>Kyushu N. Wakamatsu Ko. Dybde for.</i>	893
		<i>Naikai. Shimonoseki Strait. Tdr. flyt.;</i>	445
		<i>Vrag borttaget</i>	394
		<i>Omoji Iwa NV. Vrag; ødelg.</i>	446
		<i>Kanabuse Se. Vrag</i>	2896
		<i>Moji Harbour. Lystn. udl.</i>	1926
		<i>Shimonoski Kaikyo. Oplysn. om Vrag</i>	1449
		<i>Moji Ko. Lystn. udl.; Tidsigna.</i>	600
		<i>Suo Nada. Vrag; do.</i>	1269
		<i>Bungo Channel. Yawatahama Ko. Gr. fn.</i>	895
		<i>Hiroshima Wan. Ajina—Konakiri.</i>	603
		<i>Telegrafkabel for.</i>	802
		<i>Shiraishi. Fyr for.</i>	1270
		<i>Nino Shima Ø. Gr. fn.; Beligg.</i>	264
		<i>Yoshiura—Yeta Shima. Telegrafkb.</i>	447
		<i>udl.</i>	896
		<i>Kobe Ko. Ankring forbudt</i>	285
		<i>Honshu S.-Kyst. Hamashima Ko. Oplysn.</i>	2591
		<i>om Gr.</i>	897
		<i>Irako Suido. Kodzukami Sho. Td. udl.</i>	1271
		<i>Atsumi Halvø. Irako Saki SV. Gr. fn.;</i>	2495
		<i>do.</i>	266
		<i>Ise Sea (Owari Bay). Ano—Chita</i>	448
		<i>Hanto. Telegrafkabler optag.</i>	2897
		<i>Nii Sima. Klipper fn.</i>	2871
		<i>Tokyo Gull. For. i Afm.</i>	2494
		<i>Yokohama. Treaty Point. Lystn. udl.</i>	1451
		<i>Yokohama Harbour. Fortøjt.</i>	2753
		<i>Yokohama Bay. »Honmoku« Fyrsk.</i>	673
		<i>ombyt. med Lystn.</i>	604
		<i>Okino Ne. Nagaura Ko. Fløjtetn. ind.</i>	359
		<i>Negishi Wan (Mississippi Bay). Lys-</i>	674
		<i>tønde udl.</i>	2192
		<i>Tokyo Kaiwan. Negishi Wan og To-</i>	2872
		<i>mioka Ankerpl. Gr. findes ikke,</i>	1434
		<i>Baaker bort.</i>	1433
		<i>Tokyo Kaiwan. Yokosuka Ko. Tdr. for.</i>	1452
		<i>Honshu Ø.-Kyst. Todo Zaki. Bifyr t.</i>	2024
		<i>Honshu NV. Noto Halvø. Flydende Sø-</i>	360
		<i>miner</i>	267
		<i>Wakasa Bay. Maizuru Harbour. Td.</i>	51
		<i>ind.</i>	
		<i>Hokushu S. Tsugaru Strait. Yesan Saki.</i>	
		<i>Taagesign.</i>	
		<i>Yezo S. Mororan Ko. Taagesing. for.</i>	
		<i>Fukuyama Bijochi. Taagesign. for.</i>	
		<i>Yezo. Inaho Zaki. Taagesign. for.</i>	
		<i>Yezo V. Otaru Harbour. Fyr t.</i>	
		<i>Hokushu V.-Kyst. Yesashi Ankerplads.</i>	
		<i>Kamome Jima. Fyrs Lysvinkel</i>	
		<i>Ishikari. Midl. Fyr flyt.</i>	
		<i>Karafuto. Kataoka Zaki (Cape Patience).</i>	
		<i>Gr. fn.</i>	

Korea.

<i>Ensalet Tid</i>	890
<i>Taidong Kong (Ping Yang Inlet). Tdr. udl.;</i>	2748
<i>Fyr t.</i>	2023
<i>Sei Tau (Su Do). Fyr for.</i>	2022
<i>Sei Tau og Sister Islets. Fyr t., Taage-</i>	357
<i>sign. opret.</i>	
<i>Techong Øer (Sir James Hall Øer). Soi</i>	592
<i>Chong To. Fyr t., Taagesign. opret.</i>	1383
<i>Chemulpo. Lystn. udl.</i>	1515
<i>Kunsan Po. Gr. fn.; Td. udl.</i>	1384
<i>Mokuho Harbour. Fyr t.; Baake opf.</i>	672
<i>Chin To. S. Grundt Vand</i>	358
<i>Myangoru Islands. Cho Do (Bamboo Is-</i>	2749
<i>land). Fyr t., Taagesign. opret.</i>	
<i>Chinkai Bay (Sylvia Basin). Gr. fn.; Op-</i>	784
<i>lysn.; Gr. fn.</i>	1923
<i>Fyr t., Baake opf.; Oplysn.</i>	596
<i>Masampo. Baake opf., Baakefyr t.</i>	597
<i>Hen Amu (Anguk) Bay. Gr.</i>	262
<i>Fusan Harbour. Fyr t.</i>	595
<i>Tondari Rocks. Baake opf.</i>	1924
<i>Channel Rock og Tondari Rocks. Baa-</i>	2750
<i>ker for. Farve</i>	
<i>Mole bygges; Fyr t.</i>	1110
<i>Korea Ø.-Kyst. Flydende Flasker udkastet</i>	2751
<i>Chagu Chien Dogu. Ankerpl. Gr. fn.</i>	2589
<i>Yung Hing Bay. Gr. fn.</i>	223
<i>Lystn. udl.</i>	223
<i>Chotoku To. Fyr for.</i>	2752
<i>Kodriga Point. Gr. fn.</i>	2752

Sibirien.

<i>Peter the Great Bay. Vladivostok. Flydende</i>	891
<i>Søminer</i>	1111
<i>Kap Povorotni. Taagesignal for.</i>	1266
<i>Amur Munding. Nevelskoi Farvand. Afm.</i>	1738
<i>Japanske Hav. Flydende Søminer; do.</i>	

Japan.

<i>Taiwan. Tansui. Vrag</i>	1448
<i>Agincourt Island. Midlt. Fyr t.</i>	2868
<i>Nan Sha eller South Cape. Go Orampi</i>	1267
<i>Fyrs Beligg.</i>	1925
<i>Takau Harbour. Uddybn. midl. Fyr t.</i>	1447
<i>Anpei. Fyr flyt. og for.</i>	1810
<i>Hoko Islands. Bako Ko. Vrag</i>	
<i>Nansei Shoto. Amani Oshima. Oshima</i>	1112
<i>Kaikyo. Satsukawa Wan. Gr. fn.</i>	1113
<i>Tokara (Linschoten) Islands. Yoko</i>	2867
<i>shima SV. Klippeøe</i>	
<i>South Western Islands. Amani Oshima.</i>	224
<i>Yakiuchi Wan. Gr. fn.</i>	
<i>Kyushu S. Kagoshima Ko. Fyr t.</i>	

Karantænebestemmelser m. m.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Belgien</i>	225	<i>Italien</i>	268. 361. 1177
<i>Danmark</i>	2240. 2297. 2360. 2698	<i>Malta</i>	2438
<i>Frankrig</i>	97	<i>Norge</i>	97. 836. 2094
<i>Færøerne</i>	2240. 2297	<i>Sverrig</i>	97. 2094
<i>Grækenland</i>	836. 1047. 1177		

England: Advarsel til Skibsførere, naar de nærmer sig engelske Havne	156
Norge: Bestemmelser angaaende Afmærknings System	785
Tyskland: Swinemünde. Undersøgelse af Sundhedspoliti	786
Bestemmelser for Skibe, der slæber Skiver	1600
Advarsel til Skibsførere, naar de nærmer sig tyske Havne	1811
Signaler for Bjergningskibe og Vandbygningssteder	1927
Sverrig: Karantæne Stationer	2298. 2361
Rusland: Bestemmelser angaaende Koffardiskibes Forhold, naar de i russiske Farvande træffer russiske Krigsskibe	2805

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Januar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
 København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
 Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 1718. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

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

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

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

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

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
 Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
 Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
 ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

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

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

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: ---

Central 6890

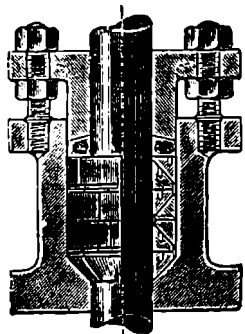
Str. 173

216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlboltermann, Kbhvn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 8442.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bomuldssejldug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.

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

Nykjøbing p. Falster.



Færdigvævede
Sejl, solidt forar-
bejdede, leveres
virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver
af Dug, disse
sendes altid frkt.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

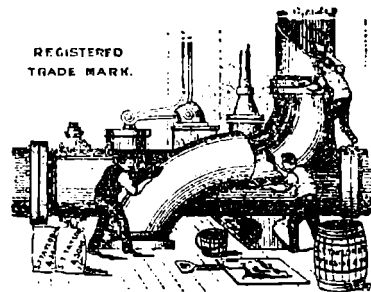
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Boh, Frederikshavn,
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compoc“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af

TAYLOR'S

Tynos Isoleringsmateri-
aller af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niesson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

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

Palle Sørensen Eff.
Selvtorvet 4.
Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Lidt om Kimingdaling.

Ved Navigationsskolebestyrer Carl D. Neergaard.

I *Dansk Søfartstidende* for 21. November 1907 har Hr. Styrmand P. G. C. Pedersen, S/S »Oscar II«, skrevet en Artikel om Kimingdaling, som har Krav paa Interesse, og om et Instrument til Maaling deraf »The Navigator's Prism«, hvoraf Kjøbenhavns Navigationsskole ved Styrmand Pedersens Velvilje har modtaget et Eksemplar fra Opfinderen. Da der imidlertid findes andre lignende Instrumenter, og der ogsaa ved Tabeller til Dels kan raades Bod paa Kimingdalingens Afvigelser, kan efterfølgende maaske have Interesse for Bladets Læsere.

Som bekendt aftager under normale Forhold Atmosfærens Tæthed fra Havfladen opefter. Lysets Vej gennem Luften bliver derved krumme Linier, som vender deres hule Sider mod Jorden, og Iagttageren ser derfor Kimmingen hævet over Tangenterne fra hans Øje til Havfladen. Ved Beregning af de almindelige Tabeller over Kimingdalingen forudsættes, at denne er $\frac{92}{100}$ af Vinklen mellem det vandrette Plan gennem Iagttagers Øje og en Tangent fra Øjet til Havfladen. Mod Tallet $\frac{92}{100}$ er der da heller ikke noget at indvende, naar Vand og Luft har omtrent samme Temperatur, og Vindstyrken ikke er meget ringe. Navigatøren kan under saadanne Forhold uden særlig Betænkelighed stole paa de almindelige Tabeller over Kimingdalingen; thi den Mængde Observationer, som støtter sig til Maaling af Himmellegemers Højder over Kimmingen, og som anstilles paa Steder, hvis Beliggenhed er nøjagtig bekendt, maatte ellers give slette Resultater i langt flere Tilfælde, end de gør. Anderledes stiller Forholdet sig derimod, naar der er stor Forskel paa Luftens og Vandets Temperatur, og i Særdeleshed, naar det tillige er Vindstille, eller Vinden er meget svag. Naar saaledes Vandet er koldt i Forhold til Luften, afkøles det nedre Luftlag af Vandet. Derved trækker det sig sammen og faar en større Tæthed. Som en Følge deraf bliver Lysstraalerne mere krumme, og Kimingdalingen mindre end $\frac{92}{100}$ af Vinklen mellem det vandrette Plan gennem Øjet og en Tangent derfra til Havfladen; ja man har Eksempler paa, at Lysstraalerne kan krumme saa stærkt, at Kimmingen ses højere end det vandrette Plan gennem Øjet. Er derimod Vandet varmt i Forhold til Luften, vil det opvarme de nedre Luftlag, hvorved dette udvider sig og faar en mindre Tæthed. Lysstraalen krummer da mindre (den krummer muligvis til den modsatte Side), og Kimingdalingen bliver større end $\frac{92}{100}$ af den nævnte Vinkel. En Faktor, som faar væsentlig Indflydelse paa Forholdene, hvorunder det nedre Luftlag saaledes kan komme, er Vinden, der ved at sammenblende den varme og den kolde Luft gør sit til, at Kimingdalingens Afvigelse fra, hvad de almindelige Tabeller angiver, ikke bliver saa stor, som naar det er stille. Det er da ogsaa en Kendsgerning, at Luftspejlinger og saakaldte falske Kiminger, som gør al Højdemaaaling over Kimmingen ganske værdiløs, kun opstaar, naar det er helt eller næsten helt stille. Det vil allerede af det anførte fremgaa, at Navigatøren til Tider bør være paa sin Post overfor den Kimingdaling, han benytter. Efterfølgende Tabel viser da ogsaa, at Kimingdalingen — selv under ret normale Forhold — kan afvige væsentligt fra, hvad de almindelige Tabeller angiver. Den Anskuelse, at Navigatøren ved at benytte Kimmingen ved Højdemaaaling af Himmellegerner ikke altid kan gøre Regning paa at faa den rette Højde, er da heller ikke ny. Allerede i Tegners nautiske Astronomi (omkring Aar 1840) findes følgende Udtalelse: »En Tabel, ved hvilken man kunde corrigere Middel-Kimingdalingen for Forskjellen imellem Luftens og Havets Temperatur vilde være særdeles ønskelig; men — en saadan har man hidindtil ikke kunnet konstruere«. Senere nautiske Værker omtaler yderligere de Mangler, som klæber ved vort Kendskab

til Kimingdalingen, ligesom Navigationsskolen ogsaa gør opmærksom derpaa.

Det er derfor ikke besynderligt, at der er gjort adskillige Forsøg paa at konstruere Instrumenter, ved hvis Hjælp der om Bord kunde maales Højder uden Benyttelse af Kimmingen. Et saadant Instrument vilde være værdifuldt ikke alene paa Grund af Usikkerheden i vort Kendskab til Kimingdalingens virkelige Størrelse, men ogsaa fordi det vilde blive muligt at maale Højder, naar Mørke, Taage eller Dis helt eller til Dels skjuler Kimmingen, medens Himmellegernerne ellers skinner klart. Ved et saadant Instruments Hjælp vilde Stjerneobservationer faa en langt større Anvendelse end nu, hvor Mangel paa Øvelse, uklare Sekstantspejle eller mindre gode Øjne ofte bevirker, at disse Observationer bruges forholdsvis lidt. Af de Instrumenter, som er forfærdiget til Højdemaaaling om Bord uden Kimmingens Hjælp staar *Fleurbaey's* Sekstant højest, men selv dette Instrument er ikke fyldestgørende og har ikke kunnet fortrænge den almindelige Sekstant. Herved er Opmærksomheden bleven henvendt paa at forskaffe bedre Tabeller over Kimingdalingen, end man hidtil har haft, og paa at konstruere Instrumenter, hvorved Navigatøren selv kan maale Kimingdalingens Størrelse.

Saa vidt mig bekendt skyldes vort nuværende Kendskab, til hvor meget Kimingdalingens Størrelse afhænger af Forskellen mellem Luftens og Vandets Temperatur, i første Række de af den østerrigske-ungarske Marine i 1897 og efterfølgende Aar anstillede Forsøg. Et Resumé af disse Iagttagelser og de paa Grundlag heraf beregnede Tabeller findes i et lille Hefte: *Kimm-tiefen- Beobachtungen. Mitgetheilt von Karl Koss. Separatabdruck aus den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Det vilde optage for megen af Bladets Plads, om alle dette Heftes interessante Oplysninger skulde aftrykkes, og der er saa meget mindre Grund dertil, som Heftet kan faas gennem enhver Boghandel og kun koster et halvt Hundrede Øre. Af dette Heftes Indhold fremgaa, at Forskellen mellem Vandets og Luftens Temperatur har en saa stor Indflydelse paa Kimingdalingens Størrelse, at det vilde være urigtigt, om Navigatøren undlod at tage Hensyn dertil. Heftet viser endvidere, at man ved Tabeller ikke med Sikkerhed kan angive Kimingdalingens virkelige Størrelse, naar man har Vindstille eller meget svag Vind. Sagens Betydning har da ogsaa medført, at den officielle tyske nautiske Almanak, »*Nautisches Jahrbuch*«, fra 1907 har optaget en Tabel over den Indflydelse, som Forskellen mellem Vandets og Luftens Temperatur har paa Kimingdalingens Størrelse. Da Tabellen kun optager ringe Plads og kun kræver

Vandets Temperatur ÷ Luftens Temperatur i Celsius Grader	Berigtigelse i Minuter	Vandets Temperatur ÷ Luftens Temperatur i Celsius Grader	Berigtigelse i Minuter
0	0,0	0	0,0
+ 1	+ 0,4	÷ 1	÷ 0,4
+ 2	+ 0,7	÷ 2	÷ 0,7
+ 3	+ 1,1	÷ 3	÷ 1,1
+ 4	+ 1,5	÷ 4	÷ 1,5
+ 5	+ 1,9	÷ 5	÷ 1,9
+ 6	+ 2,2	÷ 6	÷ 2,2
+ 7	+ 2,6	÷ 7	÷ 2,6
+ 8	+ 3,0	÷ 8	÷ 3,0
+ 9	+ 3,3	÷ 9	÷ 3,3
+ 10	+ 3,7	÷ 10	÷ 3,7

et Øjekast for at vise, hvor meget Kimingdalingen i Almindelighed afviger fra, hvad der staar i de almindeligt benyttede Tabeller, aftrykkes den her.

Brugen af Tabellen er simpel nok. Maales saaledes med 16 Fods Øjehøjde, Højden af et Himmellege, angiver de almindelige Tabeller over Kimingdalingen, at denne er 4 Minuter, hvilken Værdi ogsaa bør benyttes, naar Luft og Vand har samme Temperatur; men er f. Eks. Vandet 8 Grader varmere end Luften, viser den fremsatte Tabel, at Kimingdalingen er 3 Minuter større og altsaa 7 Minuter, medens Kimingdalingen omvendt skal formindskes med 3 Minuter og altsaa kun bliver 1 Minut stor, hvis Vandet er 8 Grader koldere end Luften.

Som bemærket vil ved Vindstille og meget ringe Vindstyrke en Tabel som den anførte ikke forslaa. Under saadanne Forhold kan der være betydelig Forskel paa Luftens Temperatur ved Havfladen og ved Øjet, og herved kan Kimingdalingen yderligere blive forøget eller formindsket. Tillige kan saavel Luft som Vand have en ganske anden Temperatur imellem Iagttageren og Kimingen end paa det Sted, hvor Iagtlageren befinder sig. Det indses derfor, at man selv ved An-

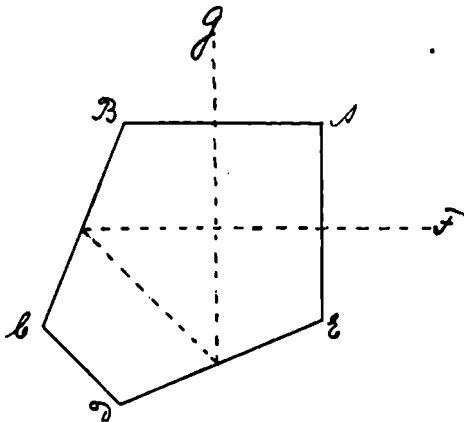


Fig. 1.

vendelsen af en Tabel som den anførte ikke kan gøre Regning paa i alle Tilfælde at faa Kimingdalingen aldeles nøjagtig bestemt.

Herved er Tanken bleven henledet paa at konstruere Instrumenter, hvormed Navigatøren om Bord uden for megen Vanskelighed selv kan maale Kimingdalingen.

Disse Instrumenters Brug grunder sig paa den Forudsætning, at Synslinierne til to modstaaende Punkter i Kimingen med hinanden danner en Vinkel, hvis Forskel fra 180° er det dobbelte af Kimingdalingen.

Af saadanne Instrumenter har »The Navigator's Prism« (fra omtrent Aar 1900) allerede faaet en indgaaende Omtale af Styrmand Pedersen.

Et andet Instrument (fra omtrent 1903) er konstrueret af de østerigske Søofficerer K. Koss og Fr. Teichgräber. Det bestaar af et Glasprisme (Fig. 1) med en Vinkel A paa 90° og en Vinkel mellem de to spejlbegatte Sideflader BC og DE paa 45° . I Prismet kan den fra F kommende Lysstraale reflekteres i en derfra 90° forskellig Retning G.

Prismet er indrettet til at fæste paa Sekstanten imellem Ruden i det lille Spejl og Kikkerten. (Se H i Fig. 2). Ved Prismets Hjælp forøges de Vinkler, som maales med Sekstanten, 90° . Naar Kimingdalingen skal maales med Prisme og Sekstant, holder Observator Sekstanten saaledes, at han gennem Kikkerten ser omtrent lodret nedad. I Prismet vil han da se et Billede af en Del af Kimingen, og ved at forskyde Alhidaden omtrent 90° fra Nul ser han ved Hjælp af Sekstantens Spejle den modsatte Del af Kimingen. Bringer han nu ved at forskyde Alhidaden disse to Billeder til at falde sammen, vil Halvdelen af, hvad

Sekstanten angiver Vinklen mindre (eller under unormale Forhold i Atmosfæren maaske større) end 90° , være Kimingdalingen. Lysstraalernes Vej under Maalingen ses let af Fig. 2; en Lysstraale kommer fra Kimingen paa den ene Side F til Prismet H og derfra til Øjet G; medens en anden kommer fra den modsatte Side af Kimingen L til det store Spejl, derfra til det lille

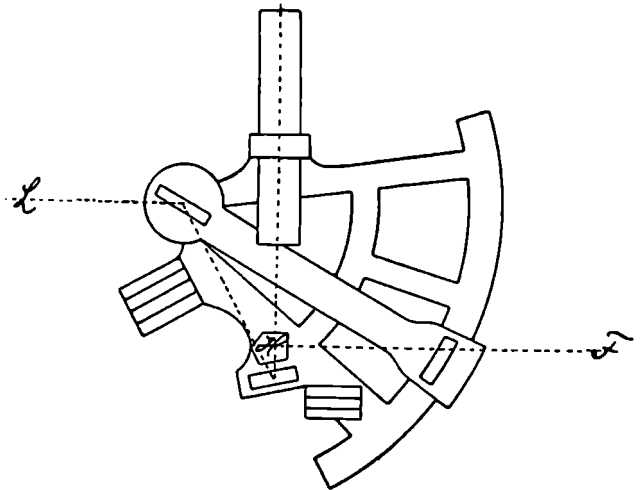


Fig. 2.

Spejl og saa til Øjet G. Prismet med Tilbehør og Tilpasning paa Sekstanten koster omtrent 36 Kroner hos Fabrikanten i Wien.

Foruden de nævnte Instrumenter, som kræver Brug af Sekstanten ved Kimingdalings Bestemmelse, findes ogsaa Instrumenter, ved hvis Hjælp man uden Sekstanten kan maale Kimingdalingen. Et saadant Instrument er konstrueret af Dr. Pulfrich i Jena (omtrent Aar 1904). Det bestaar af en lille Metalkasse

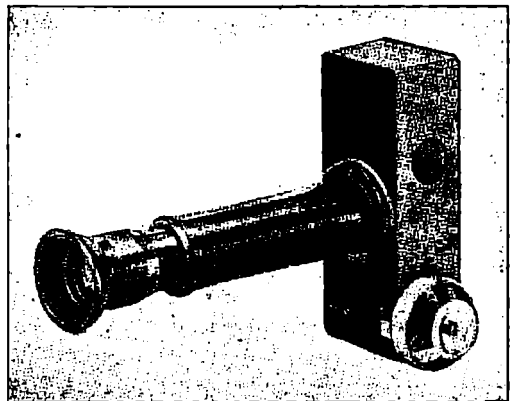


Fig. 3.

(Fig. 3) med 3 Spejle (For at gøre Forklaringen simple benyttes her Udtrykket Spejle og ikke Prismer) og en Kikkert.

Nedenstaaende Figur (Fig. 4) er en skematisk Afbildning af Instrumentets Indre; til venstre ses Kikkerten fra Enden og til højre fra Siden. AB er det ene, CD det andet og EH det tredje Spejl samt MG Kikkerten.

Holder Observator Instrumentet omtrent som i Fig. 4 til venstre med Kikkerten vandret, træffer Lysstraalerne F fra en Del af Kimingen Spejlet AB, reflekteres derfra til Spejlet EH og endelig derfra til Øjet G; medens Lysstraalerne L fra den modsatte Del af Kimingen træffer Spejlet CD, reflekteres derfra til EH og saa til Øjet G.

Observator ser følgelig i Kikkerten (Fig. 5) de lodrette Billeder af to modstaaende Dele af Kimingen. Det indses, at hvis Spejlene AB og CD staar vinkelret paa hinanden, vil Billedernes indbyrdes Afstand være det dobbelte af Kimingdalingen. — Maaden paa hvilken Kimingdalingen aflæses, kan være forskellig, idet Spejlene

AB og CD kan være faste, og Aflæsningen foregaar da paa en Skala i Kikkerten, eller det ene Spejl kan ved en Knap paa Instrumentets Yderside være indrettet til at dreje saa meget, at de to Billeder falder sammen, og Kimingdalingen kan i saa Fald aflæses paa Knappen.

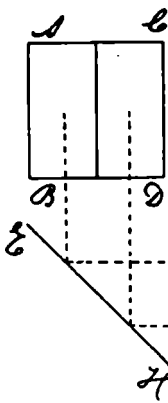
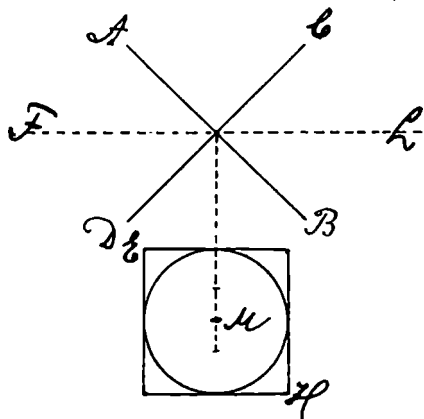


Fig. 4.

Fig. 3 viser Instrumentet indrettet til Aflæsning paa Knappen. Prisen er fra 90 til 130 Kroner.

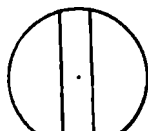


Fig. 5.

Af hvad der i det foregaaende er anført, fremgaar, at Konstruktion af Instrumenter til om Bord at maale Kimingdalingen forudsætter, at denne er lige stor til alle Sider af Iagttageren. Befinder Skibet sig imidlertid paa Grænsen mellem varmt og koldt Vand, kan Kimingdalingen til forskellige Sider af Iagttageren meget godt være forskellig. Det vil derfor indses, at selv ikke de fremkomne Instrumenter til Bestemmelse af Kimingdalingen til enhver Tid med Sikkerhed kan angive dennes virkelige Slørrelse.

Sammenfattes nu i Korthed de Slutninger, som kan drages af foranstaaende, bliver Resultatet, at der ganske vist endnu ikke gives Midler, ved hvis Hjælp Navigatoren med fuldkommen Sikkerhed kan angive Kimingdalingens virkelige Værdi, men at der i de senere Aar er fremkommet saavel Tabeller som Instrumenter, der muliggør en langt større Sikkerhed end tidligere.

Jeg har sidste Sommer haft Lejlighed til at anstille nogle Maalinger af Kimingdalingen med Dr. Pulfrich's Instrument. Det kunde muligvis interessere andre at se de Resultater, hvortil jeg er kommet, og jeg skal derfor fremsætte mine Iagttagelser. For at belyse den Nøjagtighed, der kan paaregnes, skal jeg anføre enhver af mine Maalinger. Ethvert af de anførte Tal er dog et Middeltal, fremkommet ved Maaling med Instrumentet i to forskellige Stillinger for at dets mulige Fejl tildels kunde blive udjævnet. Alle Maalingerne er foretaget paa Nord- og Østersøen, og det vil bemærkes, at jeg stadig har haft ringe Forskel paa Luftens og Vandets Temperatur.

- 1) Den $\frac{3}{8}$ 07 Em. Kimingden meget tydelig. Vindstyrke 5. Overtrukket. Luftens Temp. $14^{\circ}5$ C. og Vandets Temp. $14^{\circ}5$ C.

Med 30 Fods Øjehøjde maalles Kimingdalingen $5'3$, $5'3$, $5'0$ og $5'3$. Den almindelige Tabel over Kimingdalingen angiver, at denne er $5'4$.

Med 23 Fods Øjehøjde maalles $4'3$ og $4'3$. Tabellen har $4'8$.

Med 9 Fods Øjehøjde maalles $2'4$ og $2'4$. Tabellen har $3'0$.

- 2) Den $\frac{10}{8}$ 07 Fm. Kimingden temmelig tydelig. Vindstyrke 4. Solskin. Luftens $14^{\circ}5$. Vandets $13^{\circ}5$.

Med 38 Fods Øjehøjde maalles $6'8$, $7'0$ og $7'0$. Tabellen har $6'1$, og da Vandets Temperatur minus Luftens Temperatur er -1° , skal dette Tal i Hen-

hold til den foran anførte Tabel formindskes med $0'4$. Efter Tabellerne bliver Kimingdalingen altsaa $6'1 - 0'4 = 5'7$.

Med 31 Fods Øjehøjde maalles $6'4$, $6'2$ og $6'2$. Efter Tabellerne faas $5'5 - 0'4 = 5'1$.

Med 24 Fods Øjehøjde maalles $5'0$ og $4'4$. Efter Tabellerne faas $4'9 - 0'4 = 4'5$.

Med 17 Fods Øjehøjde maalles $4,2$ og $4'0$. Efter Tabellerne $4'1 - 0'4 = 3'7$.

- 3) Den $\frac{10}{8}$ 07 Md. Samme Forhold som i 2.

Med 38 Fods Øjehøjde maalles $6'5$, $6'5$ og $6,5$. Efter Tabellerne bliver Kimingdalingen $5'7$ (Se 2).

Med 31 Fods Øjehøjde $5'3$, $5,6$ og $5,5$. Efter Tabellerne $5,1$.

Med 24 Fods Øjehøjde $4,6$, $4'7$ og $5'0$. Efter Tabellerne $4'5$.

Med 17 Fods Øjehøjde $4'6$, $4'4$ og $4'4$. Efter Tabellerne $3'7$.

- 4) Den $\frac{10}{8}$ 07 Em. Kimingden temmelig tydelig. Vindstyrke 3. Solskin. Luftens 14° . Vandets $13^{\circ}5$.

Med 38 Fods Øjehøjde maalles: $6'8$, $6'7$, $6'8$, $6'3$, $6'7$, $6'7$, $6'9$, $6'9$, $6'8$, $6'6$, $6'9$, $6'8$, $6'6$, $7'1$, $6'7$, $6'6$, $6'9$, $7'1$, $6'9$, $6'7$, $7'2$ og $7'1$. Middeltallet heraf er $6'8$. Tabellerne har $6'1 - 0'2 = 5'9$.

- 5) Den $\frac{24}{8}$ 07. Mellem Kl. 10 Fm. og 2 Em. Kimingden tydelig. Vindstyrke 5. Skyet. Luftens Temperatur mellem $14^{\circ}5$ og 13° . Vandets 14° .

Med 28 Fods Øjehøjde maalles $5'2$, $5'4$, $5'5$, $5'4$, $5'3$, $5'3$, $5'2$, $5'2$, $5'5$, $5'2$, $4'6$, $5'2$, $5'2$, $5'4$, $5'2$, $5'3$, $5'4$, $5'3$, $5'4$ og $5'0$. Middeltallet heraf er $5'3$, og Tabellerne har ogsaa $5'3$.

- 6) Den $\frac{29}{8}$ 07 Em. Kimingden utydelig. Vindstyrke 2. Diset. Luftens 17° (Ved Vandoverfladen var Luftens $15^{\circ}5$). Vandets $14^{\circ}5$.

Med 40 Fods Øjehøjde maalles $6'3$, $6'2$, $6'6$, $6'5$, $7'3$, $6'0$, $5'7$, $6'4$ og $6'0$. Middeltallet bliver $6'3$, og Tabellerne har $6'3 - 0'9 = 5'4$.

- 7) Den $\frac{31}{8}$ 07 Md. Kimingden tydelig. Vindstyrke 1. Skyet. Luftens 13° . Vandets 14° .

Med 42 Fods Øjehøjde $7'0$, $6'8$, $6'6$, $6'7$, $6'7$, $7'0$ og $6'6$. Middeltallet bliver $6'8$, og Tabellerne har ogsaa $6'4 + 0'4 = 6'8$.

- 8) Den $\frac{2}{9}$ 07. Kimingden temmelig tydelig. Vindstyrke 9. Maaling af Kimingdaling umulig paa Grund af de stærke Bevægelser af Skibet, som var ballastet.

- 9) Den $\frac{3}{9}$ 07 Em. Kimingen tydelig. Vindstyrke 2. Skyet. Luften 9^o5. Vandet 13^o.
Med 23 Fods Øjehøjde maalttes 5'6, 5'6, 5'4, 5'4 og 5'5. Middeltallet bliver 5'5, og Tabellerne har 4'8 + 1'3 = 6'1.
- 10) Den $\frac{5}{9}$ 07 Em. Kimingen tydelig. Vindstyrke 2. Luften 14^o0. Vandet 13^o5.
Med 23 Fods Øjehøjde maalttes 4'8, 4'5, 4'7, 5'0, 4'7 og 4'3. Middeltallet bliver 4'7, og Tabellerne har 4'8—0'2 = 4'6.

Kjøbenhavn, d. 2. Januar 1908.

Oplægning af Dampere. I Anledning af en, som det synes ret stærk, Bevægelse blandt Hamburg-Rederne, der tilsigter at formaa Medlemmerne af Østersø-Konferencen til i vid Udstrækning at oplægge Dampere af Mangel paa lønnende Beskæftigelse, meddeler Konferencens Sekretær i et Cirkulære af 24. f. M.:

Det glæder mig at kunne meddele, at et betydeligt Antal Redere har udtrykt deres Tilslutning til Planen, og ikke faa har givet Konferencen Underretning om, at de allerede har oplagt en Del af deres Flaade. Alt i alt synes den Betragtning at gøre sig gældende overall, at det rette Tidspunkt nu er kommet til at søge virkeliggjort den Tanke at trække saa megen Tonnage som mulig ud af Markedet for derved at komme over den døde Sæson og undgaa at sejle med Tab. Samtidig mener man, at den oplagte Tonnage vil udøve en heldig Indflydelse paa Fragterne.

Hvis denne Forholdsregel imidlertid virkelig skal kunne frembringe den Virkning, der tilsigtes, vil Oplægningen af et enkelt Skib hist og her ikke være tilstrækkelig. Oplægningen bør gennemføres i stor Udstrækning, saa at Manglen paa disponibel Tonnage virkelig bliver følelig. Som bekendt kan der ikke paalægges Medlemmerne nogen Art af Tvang (hvad der ogsaa blev fremhævet paa Mødet i Hamburg, hvor lignende Forholdsregler blev drøftet), men Konferencens kjøbenhavnske Komité ønsker meddelt, at den fuldt ud billiger Hamburg-Forslaget, og at den indtrængende anbefaler Medlemmerne at følge det givne Eksempel. Selvfølgelig kan den enkelte Reder bedst selv bedømme, hvorvidt hans Baade kan holdes i Fart uden Tab, idet en stor Mængde Forhold skal lages med i Betragtning, men i alle Tilfælde bør de Redere, som bestemmer sig til at holde deres Skibe i Fart til de nuværende lave Rater, vogte sig for at slutte udefter, med mindre de samtidig har sikret sig en hjemgaaende Fragt. Men selv med Iagttagelse af denne Forsigtighedsregel synes Fragterne for Tiden næppe at kunne give noget som helst Overskud, og den Forholdsregel, der medfører mindst Bekostning, synes derfor at maatte være Oplægning.

Af Justitsministeren er i Folketinget fremsat Lovforslag om Tillæg til Strandingsloven af 10. April 1895.

Hovedøjemedet med Lovforslaget er i Følge dets Motiver dels at indføre nogle Ændringer i den gældende Lovgivning om Bjergning af enkelte Genstande, dels at give nærmere Regler til Sikring af det Offentliges Interesse i, at sunket eller strandet Skib eller Ladning, som frembyder Fare eller væsentlig Ulempe for Skibsfart eller Fiskeri, bliver uskadeliggjort.

De gældende Regler om Bjergning af enkelte Genstande findes i Strandingsloven af 1895 og i Forordningen om Dykkervæsnet m. v. af 1842, hvorhos der i Lov af 22. December 1876 indeholdes særlige Regler om Opfiskning af Ankere, Ankertove og andet Skibs-

redskab m. m. Bortset fra disse sidste særlige Bestemmelser er Reglen i Følge den gældende Ret den, at for saa vidt Vrag findes paa Forstranden, skal der af Politimesteren udstedes en Bekendtgørelse om Bjergningen med 1 Aars Varsel; melder Ejeren sig, faar han det bjergede eller dets Provenu udleveret mod en ved Overenskomst eller efter Rettens Skøn fastsat Bjergeløn; melder han sig ikke inden den nævnte Frist, tilfalder det bjergede eller dets Provenu Forstrandsejeren, altsaa i Reglen Staten.

Med Hensyn til bjerget Gods eller Skib i aaben Sø gælder tilsvarende Regler om Bekendtgørelse og eventuel Udlevering til den berettigede, hvis han melder sig; hvis dette ikke sker, tilfalder det bjergede eller dets Provenu i alle Tilfælde Statskassen mod Fradrag af Bjergeløn. Hvad angaar Gods paa Havets Bund kan enhver efter forudgaaende Anmeldelse til vedkommende Amtmand optage saadant. Ogsaa her skal Bekendtgørelse ske, og melder Ejeren sig ikke inden Fristens Udløb, tilfalder det bjergede Finderen.

De saaledes gældende Regler om Bjergning af Gods har ikke for alle Tilfælde vist sig fyldestgørende særlig paa Grund af det lange Varsel, hvormed Bekendtgørelse skal udfærdiges, den i visse Tilfælde paabudte Anmeldelse til Amtmanden, og endelig fordi selv Genstande af forholdsvis ubetydelig Værdi skal bortsælges ved Auktion.

Disse Ulemper søges nu fjærnet ved Forslagets Bestemmelser, der imødekommer et fra Dansk Fiskeriforening fremkommet Andragende, saaledes at Adgangen til at erhverve det bjergede lettes de vedkommende.

Medens det med Hensyn til enkelte paa Havbunden liggende løse Vragstykker vil være tilstrækkeligt til Varetagelse af Fiskeriets og Sejladsens Interesser, at det paabydes Optagerne ikke at formindske Sejldybden, og at der gives Marineministeriet Lejlighed til at erfare de Tilfælde, hvor Optagelse har fundet Sted for at skønne, om videre Foranstaltninger undtagelsesvis er fornødne, er Forholdet anderledes ved sunkne og strandede Skibe, der, naar de ikke er sunken paa dybt Vand, jævnlig medfører en meget betydelig Fare i de fornævnte Henseender. Endskønt der ikke tidligere har været Lovregler, som har ordnet disse Forhold, har Staten ikke kunnet afvise Kravet om at holde vore Farvande fri for deslige Hindringer. Men efter den nugældende Ordning har Marineministeriet ikke nogen Ret til som Øvrighed at paalægge Fjernelsen af saadanne for Fiskeriet og Sejladsen farlige Vrag, ej heller Midler til at hindre, at dets allerede trufne Foranstaltninger mer eller mindre bliver spildt ved uvedkommendes Indgriben, eller at hensynsløs Adfærd fra private Side fremkalder Nødvendighed for vanskelige og bekostelige Foranstaltninger fra Marineministeriets Side. Ofte er det under den gældende Ordning gaet saaledes, at al Udgift og Ulejlighed er paabyrdet Staten, medens den Fordel, der har kunnet opnaas ved Bjergning, er taget af private.

Til Afhjælpning af disse Ulemper fastsættes en Række ny Regler i Lovforslaget.

Sølovens Revision. De norske Sømandsforeningers Fællesforening har udsendt følgende Cirkulære:

Som bekendt er det i den senere Tid paa Søfartsmøder saa vel som ved andre Lejligheder blevet stærkt fremhævet, at de Forhold, hvorom Søloven giver sine Bestemmelser, siden Loven traadte i Kraft, er undergaaet saa store Forandringer, at Loven dels i mange Retninger er forældet, dels helt mangler Bestemmelser om flere Forhold, som ved Lovens Emanation enten slet ikke eksisterede eller i al Fald var saa lidt ud-

viklede, at Søloven ikke ansaa det for hensigtsmæssigt derom at afgive Bestemmelser.

For nærmere at faa udredet Berettigelsen af disse Krav og eventuelt at fremkomme til Statsmagterne med et motiveret Forslag om Revision af Søloven har Sømandsforeningernes Fællesforening, der repræsenterer 25 Sømandsforeninger, foranlediget nedsat en Komite under Forsæde af Højesteretsadvokat og Dispachør Lauritz Hofgaard, Kristiania.

Det vil være af stor Betydning for et heldigt Resultat af Komiteens Arbejde, at denne faar et saa fyldigt Materiale som muligt at bearbejde.

Komiteen tillader sig derfor herved at anmode Dem om godhedsfuldt at tilstille Komiteen Meddelelse, for saa vidt De er bekendt med noget Tilfælde, i hvilket den nugældende Sølov efter Deres Formening har virket uheldigt, ligesom Komiteen vilde være Dem forbunden, om De ogsaa i øvrigt vilde paapege de Punkter i Søloven, som efter Deres Formening tiltrænger Forandring eller Supplering. (Norges Sjøfartst.).

Svensk Landsforening for Sejlskibsredere. I Følge »Gøteborgs Handelstidning« er der Planer om Samarbejde mellem Svensk Rederiförening för Segelfartyg i Skaane og Västskustens Sjöfartsförening, nærmest i den Hensigt at søge de nuværende meget lave Fragter forhøjet. Det er endnu ikke bestemt, hvordan Sagen skal ordnes, men sandsynligvis vil den kunne fremlægges paa et Fællesmøde til Foraaret, i saa god Tid, at man kan staa rustet til den kommende Sommers Fart.

Navigationdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets 3dje Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling	44	(afvist 7)
2den Afdeling i Navigation.....	32	(— 2)
Geografi og Vejrlære....	30	(— 2)
Engelsk	24	(— 1)
Søret og Handelsvidenskab	29	(— 1)

I Aarets Løb bestod endvidere til

Sætteskipperprøven.....	72
Fiskeskipperprøven.....	74,

hvoraf henholdsvis 0 og 30 paa Færøerne.

Dampskibsforbindelse Kjøbenhavn—Skagen. Efter hvad der meddeles fra Hjørring til Ritzaus Bureau paatænker Skagboerne selv at etablere en Dampskibsforbindelse to Gange ugentlig mellem Skagen og Kjøbenhavn.

Der afholdtes forleden Møde om Sagen i Fiskeriforeningen og Handelsforeningen.

Forsikring mod Tab ved Telegrammers Forsinkelse eller Forvanskning. Telegrafdirektor Meyer oplyser i »Børsen« d. 22. Decbr., at Telegrafdirektoratet har truffet et Arrangement med et henværende Forsikringsselskab, hvorefter Telegrammsenderen mod at erlægge en ringe Præmie vil kunne forsikre sig mod Tab ved Telegrammers Forsinkelse eller Forvanskning. Denne Ordning vil antagelig kunne begynde den 1. Februar 1908.

Telegrafafen paa Island. Telegrafdirektoratet meddeler, at følgende islandske Telegrafstationer er bleven aabnet for offentlig Afbenyttelse: Lagafell, Fagriskogur, Dalvik, Hjalteyrí, Fjördur, Brekka, Skorrastadur og Nordfjord.

Bjerget Skibsbesætning. 3-m. Skonnert »Palle- sen« af Thurø har, efter hvad der meddeles i »Svendb. Amtst.« forleden bjerget tre Søfolk fra en engelsk Skonnert. »Palle- sen« var paa Rejse fra Sundsvall til Vestfrankrig og befandt sig ud for Lovestoft, da der observeredes tre Mand roende i en Baad. Disse, der udgjorde Besætningen fra en forlist mindre engelsk Skonnert, bjergedes straks om Bord paa »Palle- sen«, hvor Kaptajn Nielsen ydede dem den bedste Pleje. Ved Dover roede Søændene d. 15. December i Land i deres egen Baad.

Det siger sig selv, at vi kun kan se med Sympati paa, at Artikler fra *Dansk Søfartstidende* finder Vej til indenlandske og udenlandske Dag- eller Fagblade, og det er os derfor en Fornøjelse i »Svensk Sjöfartstidning« af 17. Decbr. tilfældig at genfinde en væsentlig Del af vort »Fragtmarkedet« af 12. Decbr.

Vor Glæde over Gensynet vilde dog have været nok saa ublandet, hvis vor ærede Kollega havde fundet det Ulejligheden værd at oplyse sine Læsere om, hvorfra den paagældende originale Fragtberetning hidrørte.

Efterretninger for Søfarende. Vi henleder Opmærksomheden paa de med nærværende Nummer af Bladet indførte Ændringer i Redaktionen af »Efterretninger for Søfarende«.

I Tilslutning til Efterretningerne findes omstaaende en efter Søkort-Arkivets Meddelelser gengivet Reduktions-Tabel for Omsætning af Meter til danske Fod og Favne, og omvendt.

D'Hrr. Skibsførere og Styr mænd 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.

Sejlskibsfarten paa Kanada.

Om dette Æmne skriver Hr. M. Smith Petersen, Rouen, til »Norges Sjøfartstidende«:

De Fragter, som slutes først om Foraaret, bliver benyttet som Grundlag for de videre Fragt slutninger hen paa Aaret og danner saaledes et Grundlag for det hele Marked. Hvad det derfor nu gælder om er ikke at udbyde Skibene for tidligt og for billigt.

Da der endnu ikke er fremkommet noget bestemt Forslag om Minimumsfragter, skal jeg tillade mig at foreslaa nedenstaaende som en Minimumstabel, under hvilken Tonnage ikke bør udbydes for Foraars- og Sommerlastning i 1908. Satserne er ingenlunde sat for højt — enkelte af dem blev positivt opnaaet i 1907 — og i Virkeligheden er der ingen Grund, hvorfor de ikke skulde endog overstige, hvad her er noteret.

Jeg har ikke medtaget Skibe paa over 100 Standards, idet jeg gaar ud fra, at disse med et Fradrag af 1/3 til 2/6 vil kunne benytte samme Rater som Basis.

300/400 Standards.

St. Ulric, Matane, Metis og andre Havne i St. Lawrence River 46/3, Gaspé 45/, Griffin Cove 50/, Barachois 47/6, (Glasgow 50/), Pabos 45/, Bonaventure, Pritchards Cove, Port Daniel og andre Smaahavne i Bay Chaleur 46/3, New Richmond 43/9, Campbellton 47/6, Dalhousie 46/3, New Mills 46/3, Bathurst 47/6, Bay Verte 46/3, Cape Tormentine Pier 47/6, Miramichi 50/, Halifax 45/, andre Nova Scotia Pladser 46/3 à 47/6, St. John 48/9, West Bay, Grindstone Island og andre Havne i Bay of Fundy 47/.

200/250 Standards.

Buctouche (Grundgaaende) 53/9, Richibucto 55/, Beaver Point do. 53/9, Cape Tormentine Pier 50/, Shediac 50/, fra Kaj; i Rafter 51/.

Dette er ment for fuld Last Spruce, Deals and/or Battens, med ikke over 10 pCt. Boards and Scantlings. 5/ ekstra for hver overstigende Standard Board og 2/6 for Scantlings, Hemlock- og Haardvedplanker (stuvet i Bunden) 2/6 ekstra, bestemt til »one good and safe port on the West Coast of Great Britain or East Coast of Ireland«, med Udelukkelse af Glasgow, Glasson Dock, Preston, Garston, Manchester Kanalen ovenfor Broerne, Conway, Carnarvon, Gloucester, Bristol, Sharpness og Newry Town, Lastning og Losning »always alloat«, frit til og fra Siden.

For Kulhavn i Bristol Kanalen kan slaas 2/6 af, for Plymouth 3/6 (Victoria Wharf) og 1/3 for Ayrshire Kulhavn.

Det bør dernæst absolut indføres som fast »Custom« for Sejlere, at hvis Preston og/eller Garston ikke kan udelukkes, maa Liggedage betinges fra 48 Timer efter Skibets Ankomst »off the port« for det Tilfælde, at Fartøjet uden egen Fejl ikke kan komme ind i Dok, »weather permitting«.

Et Par Skibe i Pritchard Cove havde i Aar ikke Ordene »free alongside« indført i Certepartiet. Resultatet for nævnte Skibe var, at man selv maatte flaae Lasten ud til Skibet, noget, som fordyrede Lastningen med over en Dollar pr. Standard. Paa slige Smaaplads, hvor kun et Skib laster om Aaret, kan man sjelden paabe- raabe sig nogen »Custom of the port«, saa man maa være meget forsigtig med Certepartiets Ordlyd.

I denne Forbindelse bør advares mod de udsatte Pladser paa Nordsiden af Bay Chaleur, samt i Gaspé Distrikt, som Barachois og Pabos og især Griffin Cove, navnlig for Lastning efter 1. August.

For Richibuctos Vedkommende maa der advares mod at laste sent paa Aaret med større Fartøjer; om Foraaret kan Stedet være ret godt for mindre Skibe, forudsat at eventuel Komplettering udenfor Barren fore- gaar for Afskibers Regning og Risiko.

Til Slut skal jeg atter fremhæve den uomstødelige Kendsgerning, at der er Mangel paa Sejltonnage til Foraarstrafiken paa Kanada, og at derfor ingen be- høver at være bange for ikke at faa Fragt. Det er kun et Spørgsmaal om Raten, og den kan man faa op, hvis man vil holde sig tilbage og ikke tage Hensyn til forslagne Mægleres utidige Fragtcirkulærer.

Jeg henstiller til Norsk Sejlskibsrederefor- ening at optage Kanadafragterne paa sit Program, fastsatte Minimumsfragter og om muligt etablere en fast General-Certepartiform. En eventuel Stigning i Raterne paa Kanada maa nødvendigvis medføre højere Østersøfragter, simpelthen fordi de to Farvande i betyde- lig Grad befærdes af den samme Flaade.

Meget synes at tale for, at ogsaa de danske Redere, som har Sejlskibe i Fart paa Kanada, bør have deres Opmærksomhed henvendt paa de her foreslaede Fragt- rater. Som det vil ses, omfatter de her noterede Rater kun Skibe ned til 200 Stdr., og for mindre Skibes Ved- kommende bør man selvfølgelig betinge sig et rimeligt Tillæg.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Januar Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. I Januar hersker der paa Oceanet Nord for de store Damperruter store cykloniske Vindsystemer, ved hvis Sydrand mindre se- kundære Vindsystemer trækker Øst efter med de frem- herskende vestlige Luftstrømninger og fremkalder paa Damperruterne en hurtig Vekslen af sydvestlige og nord- vestlige Vinde. Anticyklonerne eller Omraader med højt Tryk ligger for det meste Syd for Damperruterne til New York; Dampertrafiken til Vestindien gennemskærer dem. Dog optræder der ikke sjældent Omraader med højt Tryk ogsaa paa 45°—70° N. Brd., 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 Til- fældet, er NØ. Passaten i Almindelighed friskere og østligere ovre ved Vestindien end paa den afrikanske Side, dog optræder der netop i Januar og Februar mellem de Kanariske Øer og Kap Verde ofte en næsten helt østlig Passat med stor Vindstyrke, som da — ved højt Lufttryk over Nordafrika — blæser ud fra Sahara. Følgerne af saadanne Vejrforhold er meget diset Luft og til Tider udstrakt Støvfald. Det i høj Grad usigtbare Vejr, som saadant Støvfald medfører, har ofte givet Anledning til betyde- lige 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 Hyppig- heden af (de vestlige) Storme naar deres Maksimum med 35 pCt. mellem 30°—45° V. Lgd. og 45°—50° N. Brd. Over mod den evropæiske Side, hvor østlige Vinde ikke er sjældne, aftager Stormhyppigheden hurtig. Paa den anden Side kan man Vest for 45°—50° V. Lgd. Syd for 40° N. Brd. vente mere Storm end Nord for denne Bredder, hvad der øjensynligt maa tilskrives Golf- strømmen.

Taage. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattede Maaneder, til Dels vel af den Grund, at Golfstrømmens Vandtemperatur, der nu er betydelig lavere end om Sommeren, ikke er i saa høj Grad forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde

Egne; navnlig skyldes det vel dog, at der hyppigere forekommer kolde NV. Vinde end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her og navnlig paa den amerikanske Side overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt.

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

Hvad Forholdene i Aar angaar, da frengaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 17. December 1907, at Skibsfarten paa St. Lawrence er sluttet.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 112/1907, afsagt d. 21. Decbr. 1907. Tiltalte J. C. S., der var udmønstret med Dampere Oscar II som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i New York den 7. Maj s. A.

Tiltalte, der tidligere er rømt fra S/S. »Norge«, for hvilket Forhold han dog paa Grund af Straffeskyldens Forældelse undgik Straf, dømtes efter Solovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger samt til at betale Sagens Omkostninger.

Bedstemand A. Olsen, Frederikshavn, der med den af ham førte Bugserdamper »Ekspress« havde paa taget sig for Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise at bugserer Fyrskib Nr. 19 fra Frederikshavn til Kjøbenhavn, men som under Bugseringen satte saavel Fyrskibet som sit eget Skib paa Grund ved Gilbjerg Hoved Mandagen d. 11. November f. A., har d. 17. December i Sø- og Handelsretten for den af ham begaaede Forseelse vedtaget i Mindelighed at betale en Bøde af 25 Kr.

Dom i S. S. Nr. 111/1907, afsagt d. 18. December 1907. Tiltalte H. J. J., der fra den 7. August f. A. havde været paa mønstret Dampskibet »Halflan« af Kjøbenhavn som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i Norrköping d. 20. September f. A.

Dømt efter Solovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Paa Grund af Julehelligdagene har der i den forløbne Uge ikke fundet mange Befragtninger Sted. I saa at sige alle Retninger holder Markederne sig overordentlig flovt og med det til Trods herfor vedvarende store Udbud af Tonnage, er der kun meget ringe Udsigt til nogen snarlig Bedring. Den eneste Undtagelse danner La Plata, hvorfra Beretningerne om Høsten nu igen lyder gunstigere, af hvilken Grund Befragterne er mere tilbøjelige til at skaffe sig Tonnage. Fra San Lorenzo Grænsen er der saaledes betalt indtil 16/6 O. C. for »handy« Tonnage pr. Januar 17/ à 17/6 pr. 15. Februar 15. Marts. Fra Bahia Blanca kan faas 17/ for store Dampere pr. Marts. Til Gengæld er Kulfragterne svagere, og der skal være sluttet til under 8/ til Cardiff.

Nordamerika ligger snarest svagere særlig Golfen, hvorfra der paa Netto-Charter til udsøgt Havn skal

være sluttet til 10/3 pr. Januar/Februar Basis en Ladehavn til en Lossehavn. Ogsaa Træfragterne viser Nedgang, og 77/6 betalles Sapelo/Kontinentet eller U. K. For Fosfat fra Tampa til Landskrona betalles 15/6 pr. Januar.

Det østlige Marked er flovet yderligere af, og ned til 20/ fra én Havn i Birma betalles for Ris.

Middelhavet er uforandret med stor Mangel paa Laster, og Antallet af Dampere, som gaar bort i Ballast, bliver stadig større.

Sorthavet ligger nærmest en Kende bedre, men Laster er stadig overordentlig knappe. Fra Odessa eller Nicolajeff blev der sluttet til 6/ udsøgt Havn, til Hamburg endog til 6/9 fra Odessa prompt. Sulina har sluttet til 6/3 udsøgt Havn, 7/ N. C.

Østersømarkedet er fremdeles livløst, og Raterne for de faa Laster, som findes, er elendige. For Korn fra Libau til London eller Rotterdam noteres nominelt 9 d Havrebasis; andre Pladser i Forhold. Fra Windau sluttedes et Par mindre Dampere til Fres. 27/ D. B. B. til Antwerpen, 36 pr. Favn à 343 Kbfld. Shortprops til Boness. Kongisberg har intet at byde paa.

Kulfragterne viser gennemgaaende ingen Forandringer. Laster er i de fleste Retninger knappe og Ladelørn vanskelig at arrangere. I Skotland begyndte »The holidays« den første dennes, og disse vil bringe Forstyrrelse mindst de første 10—14 Dage. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 4/6 Blyth/Stockholm (2,100), 4 3/8 à 4/6 Forth/Kiel (1,300 til 1,600), 2/10 1/2 Dunston/London (1,400), 4/ Tyne/Dunkerque (1,700), 6/9 Tyne/Catania (2,300).

Fragtmarkedet for Sejlere:

Markedet fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet kan nærmest betegnes som stillestaaende, idet der kun har været enkelte Ladninger fremme til lave Rater. Befragterne saavel som Rederne holder sig tilbage fra at befragte, hvad det vedvarende Frostvejr ogsaa hidrager til.

Paa Returfragter er der ligeledes Mangel, saa at det er vanskeligt at anbringe de i Fart værende Sejlere, og en Del Skibe lægges op, hvor de kommer frem i skandinaviske Havne. For Afskibning pr. f. o. w. fra Bottenhavet er nogle flere Trælaster fremme, men Noteringerne er i Almindelighed lavere end Minimalraterne; dog foreligger der ikke noget om, at der har fundet nogen Afslutninger Sted.

I de forløbne 14 Dage er bl. a. afsluttet følgende: 65 og 55 Stdr. Kortprops Porsgrund/Leithfjord 20/, 200 Tons Havre Aarhus/Kristianssand Kr. 8,50, 370 Tons Byg Augustenborg/Rotterdam Rmk. 7,50, 300 Tons Kartofler Dahoust/Lissabon Fres. 3800, 290 Tons Hvede Hamburg/Falkenberg Rmk. 7,50, 180 Tons Kul Wemyss/Mullerup 7/6, 210 Tons Clay Charlestown/Bremen 9/, 290 Tons Kul Burntisland/Tønsberg £ 6, 280 Tons Kul Hartlepool/Fehmern £ 5,15.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har i den forløbne Uge ligget helt stille, dels paa Grund af Helligdagene, men vel nærmest paa Grund af Frosten. Fra Kjøbenhavn blev sluttet for Raajern til Bogense 20 og 23 Øre, og fra Provinserne, saaledes fra Nakskov, Korsør, Mullerup, noteres Byg til Kjøbenhavn 16/17 Øre.

ab svenske Sundhavne noteres nogle Ladninger Lervarer til Kiel, men kun til 3 3/4 Mk.

Fra Sø og Land.

Bogu Navigationsskole. I den nu afsluttede 3dje Eksamenstermin 1907 bestod til den almindelige Styrmandseksamen

6 Elever: til Eksamen i 2den Afdeling bestod 5 i Navigation, 5 i Geografi og Vejrlære, 4 i Engelsk og 6 i Soret og Handelsvidenskab. En Elev bestod Sætteskipperproven.

Ialt har i 1907 24 taget almindelig Styrmandseksamen, og i 2den Afdeling har 19 taget Eksamen i Navigation, 17 i Geografi og Vejrlære, 15 i Engelsk og 18 i Soret og Handelsvidenskab. Desuden har 2 taget Fiskeskipper- og 4 Sætteskipperproven.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Oktober Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 826 Havarier mod 684 i samme Maaned 1906, deraf 612 Dampskibe og 214 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 244, Sammenstød 272, Anløbning af Nødhavn 48, Maskinskade 68, beskadiget af Ild 35, af hårdt Vejr 82, forskellige Aarsager 52, køntret 3, sunket 2. Ialt 79 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 103 i samme Maaned 1906, deraf 24 Dampskibe og 55 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 45, Sammenstød 11, beskadiget af Ild 2, forskellige Aarsager 3, forsvundet 2, sunket 7, forladt 4, Kondemnation 5.

Til Bureau Veritas er i November Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 8 amerikanske, 15 britiske, 1 chilensk, 2 danske, 1 fransk, 4 italienske, 5 norske, 1 russisk, 2 svenske, 1 uruguayansk, ialt 40; Dampskibe: 3 amerikanske, 1 belgisk, 13 britiske, 1 dansk, 5 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 5 japanske, 1 norsk, 5 russiske, 1 spansk, 1 tyrkisk, ialt 39. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 18, Kollision 5, forsvundet 1, forladt 4, Kondemnation 10, sunket 2; for Dampskibene: Stranding 19, Kollision 3, beskadiget af Ild 2, forsvundet 2, forladt 1, Kondemnation 11, sunket 1.

Brødrene. Jagt af Frederikshavn, paa Rejse fra Halmstad til Hjemstedet med Træ, er gaaet under med Mand og Mus. En til Frederikshavn ankommen Kutter »Gerda« har e. 2/3 Sm. Sydøst for den udenfor Frederikshavn liggende Klokkeboje fundt et Kahytsskab med Indhold, hvoriblandt en Pung med Penge, samt Jagtens Skibspapirer etc. Besætningen bestod af to Mand, Skipperen og hans Son.

Jagten, der var bygget i Stavanger i 1881, maalte 32 Netto Reg.-Tons.

Ifølge senere Meddelelse er Vraget fundet og indbrøget til Asaa af Fiskere.

Dana, Skonnert af Thuro, paa Rejse fra London til Kjøbenhavn med Formsand, er i stærk Taage strandet paa Flintskallen tæt ved Onsala, er løbet fuld af Vand og bliver sandsynligvis Vrag. Besætningen er bjerget af Dampren »Harald« af Goteborg.

Erik, Kutter af Seby, er strandet ved Stensnas. Besætningen er reddet.

Lotte, Skonnert, paa Rejse fra Karlstad til Svendborg med Træ, er i Læk Tilstand sat paa Grund ved Mulbjergene, hvor den er løbet fuld af Vand. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Martha, 3/4m. Skonnert af Reval, kom paa Rejse fra Holbæk til Rusland paa Grund paa Knevet ved Rorvig; Mandskabet har ved egen Hjælp faaet Skibet flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Andromeda, 3/4m. Skonnert af Riga, paa Rejse fra Kotka til London med Træ, er, da den laa til Ankers paa hverværende Red, bleven paasejlet af Skonnert »Charlotte« af Neksø paa Rejse fra Kolberg til Kjøbenhavn. Begge Skibe fik Skade, som maa repareres her.

Jantjedina, tysk Kuf, paa Rejse fra Höganäs til Altona med ildfaste Sten, er kommen paa Grund paa Stenderup Hage og staar højt paa Land; Skibet har Assistance.

Oiga, Dpsk. af Riga, paa Rejse fra Hjemstedet til London med Træ, har i Kattegat været i Kollision med Fiskedamper »Venus« af Altona. Begge Skibe fik Boven stærkt beskadiget og er indkommen til Helsingør. Maa repareres.

Oiga, 3/4m. Skonnert af Thuro, paa Rejse fra Assens til Hjemstedet i Ballast, er kommet paa Grund ved Lehmskov og staar meget fast i Grundten.

Peters, Jagt af Bagenkop, paa Rejse fra Hjemstedet til Naksø med Sten, har stødt paa en usynlig Genstand og er bleven Læk; ved en Motorbaads Assistance er Skibet bugseret ind paa lavt Vand, hvor det imidlertid er sunket til Dækket; man forsøger at hæve Skibet.

Pelikan, Fiskedpsk. af Altona, er strandet ved Klitmøller; Mandskabet er reddet. Svitzers assisterer.

Secadler, Fiskedpsk. af Altona, er strandet ved Febbested; Mandskabet er reddet. Svitzers assisterer.

Sigrid, svensk Dpsk., paa Rejse fra Goteborg til Karrebæksminde, er indkommet til Nyborg med Maskinskade.

Timsah, dansk Dpsk., har d. 21. f. M. paa Rejsen fra Purfleet til Shoreham med Petroleum kollideret med Sluseporten i Shoreham, hvorved en Plade paa Bagbords Side over Vandlinien revnede; maa repareres.

Axelhuus, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Reval til Hjemstedet med Oljekager d. 27. f. M. strandet ved Nargen og løbet fuld af Vand.

Peter, Skonnert af Mariager, er d. 24. f. M. paa Rejsen fra Middelfart strandet mellem Maringer- og Randers-Fjord i tæt Taage. Dpsk. »Vejle« assisterer.

Delfin, Skonnert af Riga, er d. 27. f. M. paa Rejsen til Bornholm i Ballast strandet paa Kjøge nordre Mole og bliver sandsynligvis Vrag. Besætningen er reddet.

Mimi, Barkskib af Kristianssand, er d. 26. f. M. paa Rejsen fra Apalachicola til Kiel med Trælast i en stærk Snestorm strandet paa Kapel Rev tæt ved Liselund. Besætningen er reddet med Undtagelse af Styrmanden, som antages at være frosset ihjel.

Edmund, Galease af Lemvig, kom d. 27. f. M. paa Rejsen fra Norge til Stettin med Marmor paa Grund ved Dragor, men kom efter at have løst en Del af Ladningen atter flot med Svitzers Assistance og er bleven indslæbt hertil.

Bams, Skonnerthrig af Kristianssand, kom d. 26. f. M. paa Rejsen fra England til Mariager med Kul paa Grund paa »Tangen« ved Anholt. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Grenaa.

Brandien Dampere. Den 1. ds. udbrød Brand i det i Havnen liggende Dampskib »London«, tilhørende Dampskibsselskabet »Vulkan« i Kjøbenhavn. Havnevaesnets Dampere »Grane« gav hurtig Møde og pumpede Forskibet, hvor Ilden var udbrudt, fuld af Vand. Skibet gik ind til Flydedokken for at blive efterset.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 22. December 1907 blev der fra Flensborg Skibsværft foretaget Provetur med Dampren »Santa Maria«, bygget for Regning Hamburg-Sydamerika Linien.

Skibet, der i alle Henseender er moderne indrettet, er bygget til Germanischer Lloyds højeste Klasse. Farten er 11 Knob, og Dampren har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 446', Længde mellem Perpendikulererne 425', største Bredde 55' 2", Dybde til Hoveddækket 32', Lasteevne e. 9.300 Tons.

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. (Sluttet 31. Decbr.) Adolph Andersen, Schibert, ank. hertil 30. Decbr. fra Dunkerque. — Alexandra, Rabe, afg. Boston 26. Decbr. hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 29. Decbr. fra Lissabon. — Anglo Dane, Wieneke, p. Brunshüttel 29. Decbr. til Rouen. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Libau 30. Decbr. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Genua 29. Decbr. fra Kymassi. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 18. Decbr. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Königsberg 29. Decbr. til Rotterdam. — Aurora, Fischer, ank. Libau 24. Decbr. fra London. — Baron Stjerneblad, Kofod, p. Hirtshuls 29. Decbr. for Libau. — Beira, Lunge, afg. herfra 28. Decbr. til Sunderland. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Catania 30. Decbr. til Messina. — Chr. IX, Müller, ank. hertil 31. Decbr. fra Königsberg. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 31. Decbr. fra Messina. — Dobro, Mortensen, ank. Oporto 28. Decbr. fra Libau. — Esbjerg, Strufve, ank. Stettin 31. Decbr. herfra. — Ferrara, Sinclair, ank. hertil 31. Decbr. fra Swansea. — Florida, Andersen, afg. Baltimore 29. Decbr. til Filadelfia. — Frederik, Thomsen, ank. London 23. Decbr. herfra. — Garonne, Kronann, afg. Bordeaux 30. Decbr. til La Rochelle. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 25. Decbr. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 30. Decbr. til Kristiania. — Heugest, Harder, ank. Reval 26. Decbr. herfra. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 28. Decbr. til Danzig. — Holar, Swan, ank. Stettin 29. Decbr. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen,

p. Gibraltar 29. Decbr. for Genua. — *Jolantha*, Simonsen, ank. Antwerpen 24. Decbr. fra Riga. — *Kasana*, Hansen, ank. London 29. Decbr. herfra. — *Kentucky*, Andresen, afg. herfra 25. Decbr. til New York. — *Kiew*, Jørgensen, afg. Methil 26. Decbr. til Liban. — *Kursk*, Gommesen, afg. Havre 30. Decbr. til Dunkerque. — *Leopold II*, Rasmussen, p. Holtenau 30. Decbr. for Hull. — *Loire*, Craignou, afg. Riga 29. Decbr. til Bordeaux. — *Louise*, Kruse, afg. herfra 28. Decbr. til Reval. — *Louisiana*, Ørsted, p. Dartmouth 29. Decbr. til Kristiania. — *L. P. Holmblad*, Swane, p. Dartmouth 17. Decbr. for Boston. — *Morso*, Øst-Jacobsen, ank. hertil 26. Decbr. fra Norrköping. — *Moskow*, Nielsen, afg. herfra 28. Decbr. til Riga. — *Nicolai II*, Kaas, ank. hertil 21. Decbr. fra Boston. — *Nishnij Novgorod*, Sonne, afg. herfra 28. Decbr. til Riga. — *O. B. Sühr*, Frisenette, p. Brunsbüttel 30. Decbr. for Antwerpen. — *Omsk*, Jønsen, p. Holtenau 28. Decbr. for Libau. — *Oscar II*, Hempel, dokker her. — *Perm*, Christensen, ank. Libau 30. Decbr. herfra. — *Pregel*, Pedersborg, ank. Kouigsborg 18. Decbr. herfra. — *Pennsylvania*, Gutsche, ank. New Orleans 17. Decbr. fra Buenos Aires. — *Riberhuus*, Bonnelykke, dokker her. — *Rogaland*, Wiese, afg. Stettin 25. Decbr. til Manchester. — *Saga*, Wiberg, afg. Riga 28. Decbr. hertil. — *Saxo*, Larsen, afg. herfra 29. Decbr. til Norrköping. — *Skalholt*, Larsen, ank. Antwerpen 27. Decbr. fra Riga. — *Texas*, Lissner, afg. Swansea 6. Decbr. til Buenos Aires. — *Tiber*, Beck, ank. Marseille 30. Decbr. — *United States*, Wulff, ank. New York 25. Decbr. fra Kristianssand. — *Valdemar*, Johnsen, ank. Stockholm 24. Decbr. fra Norrköping. — *Vendysssel*, Jacobsen, ank. hertil 31. Decbr. fra Antwerpen. — *Ceres*, Gad, ank. hertil 24. Decbr. fra Leith. — *Laura*, Ausherg, dokker i Helsingør. — *Tjaldur*, Rothe, ank. hertil 23. Decbr. fra Leith. — *Vesta*, Gottfredsen, afg. Reykjavik 27. Decbr. til Kysten.

Carl, Skjold, Gorm. *Frode*, Schmidt, afg. Tunis 28. Decbr. — *Sigurd*, Petersen, afg. Grimsby 17. Decbr. — *L. H. Carl*, Petersen, ank. Wearmouth 24. Decbr. — *Erik II*, Mahuëke, ank. Bordeaux 17. Decbr. — *Volmer*, Jørgensen, ank. Howdon Dock 29. Decbr. — *Dan*, Harke-Petersen, ank. Newport 23. Decbr. — *Uffe*, Lorenzen, ank. South Shields 28. Decbr. — *Knud II*, Meyer, afg. Aguilas 24. Decbr. — *Danmark*, Kreamer, ank. South Shields 15. Decbr. — *Ragnar*, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavn 1. ds. — *Skjold*, Stabell, ank. Fairwater 26. Decbr. — *Halfdan*, Hansen, ank. Blyth 1. ds. — *Olaf*, Jørgensen, ank. Pillau 23. Decbr. — *Svend II*, Jensen, ank. Newport 29. Decbr. — *Harald*, Schmidt, ank. Sunderland 29. Decbr. — *Magnus*, Hveysel, afg. Penarth 21. Decbr. — *Ivar*, Juul-Larsen, ank. Barry 25. Decbr.

Viking. *Bjørn*, Danholt, afg. Seaham Harbour 24. Decbr. — *Vagn*, Mahuëke, afg. Burntisland 20. Decbr. — *Ulf*, Drescher, afg. Bona 23. Decbr. — *Leif*, Huns, ank. Rouen 21. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. *Russ*, Petersen, ank. Pensacola 30. Decbr. — *Michail Outchoukoff*, Harboe, ank. Pensacola 27. Decbr. — *Generalkonsul Pallisen*, Christensen, ank. Buenos Aires 1. Decbr. — *Wladimir Reitz*, Olsen, ank. Savannah 20. Decbr. — *Helmer Moreh*, Thorsøe, ank. Genua 22. Decbr. — *Excellence Pleske*, Brandt, afg. Algier 30. Decbr. til Barry. — *Pawel Andrejeff*, Tannebek, ank. Liverpool 27. Decbr. — *Wladimir Sawin*, Carstensen, afg. Malaga 21. Decbr. til Stockton. — *Alexander Shukoff*, Dahl, ank. Hull 25. Decbr. — *Johan Siem*, Nielsen, ank. Blyth 29. Decbr. — *Harald Klitgaard*, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. *Ausgar*, Madsen, afg. Lübeck 31. Decbr. — *I. N. Madvig*, Hahn, afg. Riga 30. Decbr. — *Hamlet*, Reese, afg. Kiel 31. Decbr. — *Helge*, Paulsen, afg. Rotterdam 30. Decbr. — *Rolf*, Olsen, afg. Riga 30. Decbr. — *Niels R. Finsen*, Jørgensen, ank. Libau 28. Decbr.

Heimdal. *Anine*, Leth, afg. Cardiff 31. Decbr. — *Helga*, Vaaben-Hansen, afg. Dundee 29. Decbr. — *Martha*, Christensen, afg. Huelva 25. Decbr. — *Elna*, Therkildsen, afg. Grangemouth 27. Decbr. — *Therese*, Larsen, ank. Granton 28. Decbr. — *Simone*, Olsen, ank. Aguilas 1. ds. — *Jeanne*, Løller, ank. Swansea 21. Decbr. — *Daisy*, Lagesen, afg. Rouen 31. Decbr. — *Vera*, Risø, ank. Sunderland 26. Decbr.

Vesterhavet. *Niohe*, Jessen, ank. Windau 26. Decbr. — *Naney*, Nielsen, ank. Methil 24. Decbr. — *Nautik*, Nielsen, ank. Reval 29. Decbr. — *Nordsoen*, Gram, ank. Hamburg 28. Decbr. — *Nexos*, Basse, ank. Ghent 23. Decbr. — *Ellen*, Hansen, ank. Skutskär 19. Decbr. — *Fylla*, Christensen, ank. Boston 26. Decbr. — *Gerda*, Iversen, ank. Malaga 24. Decbr. — *Hebe*, Pedersen, ank. Burryport 29. Decbr. — *Napoli*, Brinch, ank. Oskarshamn 1. Decbr. — *Bodil*, Larsen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 23. Decbr. til Salerno. — *Dagmar*, Mathiasen, afg. Reval 29. Decbr. til Danzig. — *Nerma*, Nielsen, afg. Barry 27. Decbr. til Riga. — *Aifa*, Lauritsen, afg. Burntisland 28. Decbr. til Stettin.

Jylland. *Ebba*, Gregersen, ank. Terneuzen 29. Decbr. — *Ingrid*, Jørgensen, ank. Kratzwick 30. Decbr. — *Karen*, Uldall, ank. Civita Vecchia 25. Decbr.

Vulcan. *Vulcan*, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 30. Decbr. — *London*, Bom, ank. Kjøbenhavn 29. Decbr. — *Paris*, Tholander, ank. Hull 21. Decbr. — *Bryssel*, Boeck-Hansen, ank. Kjøbenhavn 28. Decbr.

Mercur. *Berlin*, Krogh, ank. Liverpool 28. Decbr. — *Wieu*, Brink, ank. Kjøbenhavn 31. Decbr. — *Roma*, v. Thun, ank. Sunderland 28. Decbr.

Kjøbenhavn. *Hafnia*, Hansen, ank. Odense 31. Decbr. — *Normannia*, Erichsen, ank. Stettin 25. Decbr. — *Cimbria*, Poulsen, ank. Stettin 1. ds. — *Patria*, Larsen, ank. Stettin 25. Decbr.

Østersøen. *Gratia*, Sørensen, afg. Riga 28. Decbr. til Dunkerque.

Inga. *Flandria*, Nielsen, ank. Santander 1. ds. — *Carbonia*, Mathiasen, afg. Grangemouth 29. Decbr.

Dan. *Fidouia*, Hansen, ank. Cardiff 29. Decbr. — *Selandia*, Troensegaard, ank. Bremen 1. ds.

Dannebrog. *Amalienborg*, Petersen, afg. Methil 28. Decbr. — *Brattingsborg*, Sørensen, afg. Montevideo 14. Decbr. — *Flynderborg*, Larsen, ank. Libau 26. Decbr. — *Fredensborg*, Winther, afg. Methil 28. Decbr. — *Frederiksborg*, Larsen, ank. Newcastle 21. Decbr. — *Jomsborg*, Mathiasen, afg. Burntisland 27. Decbr. — *Kronborg*, Jensen, ank. Buenos Aires 15. Decbr. — *Rosenborg*, Schultz, ank. Aarhus 21. Decbr. — *Skanderborg*, Jensen, ank. Swinemünde 31. Decbr. — *Stegelsborg*, Lund, ank. Huelva 16. Decbr. — *Stjerneborg*, Lund, ank. Kjøbenhavn 28. Decbr. — *Søborg*, Hansen, ank. Newcastle 25. Decbr. — *Uranienborg*, Schmith, afg. Riga 30. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. *Klampenborg*, Palm, afg. Newcastle 28. Decbr. — *Marselisborg*, Andersen, afg. Novorossisk 16. Decbr. — *Silkeborg*, Pedersen, afg. Libau 27. Decbr. — *Skodsborg*, Schmidt, ank. Memel 22. Decbr. — *Tuborg*, Agerlin, afg. Port Talbot 30. Decbr. — *Ulfsborg*, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 28. Decbr. — *Vordingborg*, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11. Decbr.

Neptun. *Dansborg*, Møllerup, afg. Huelva 24. Decbr. — *Jægersborg*, Larsen, ank. Barry 25. Decbr. — *Kalundborg*, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 28. Decbr. — *Taurnborg*, Matzen, afg. Burntisland 28. Decbr.

Høneborg. *Høneborg*, Christiansen, afg. Sunderland 29. Decbr.

Skakkeborg. *Skakkeborg*, Grove, ank. Liverpool 29. Decbr.

Svendborg. *Svendborg*, Møller, ank. Port Talbot 30. Decbr. — *Peter Marsk*, Børgesen, ank. Memel 19. Decbr.

Havet. *Fyeu*, Andersen, ank. Liverpool 24. Decbr.

Æra. *Energi*, Svane, ank. Wismar 23. Decbr. — *Erindring*, Nielsen, ank. Malmö 23. Decbr. — *Emanuel*, Hansen, ank. Sunderland 23. Decbr. — *Enigheden*, Jensen, ank. Frederiksborg 30. Decbr.

Torm. *Sara*, Jensen, ank. Königsberg 25. Decbr. — *Helene*, Sørensen, afg. Königsberg 28. Decbr. til London. — *Sjælland*, Somnichsen, ank. London 28. Decbr. — *Agnete*, Farup, ank. Korsør 29. Decbr. — *Herminia*, Hansen, ank. Methil 25. Decbr. — *Alice*, Schultz, afg. Karrebaksmünde 30. Decbr. til Newcastle. — *Bornholm*, Abrahamsen, ank. Kiel 28. Decbr.

Holm & Wonsild. *Clara*, Magleby, afg. Rendsburg 30. Decbr. til Grimsby. — *Axel*, Christensen, afg. Fredericia 31. Decbr. til Seaham. — *Asger Ryg*, Thorkelin, ank. Kiel 30. Decbr. — *Chr. Gylstorff*, Poulsen, ank. Hango 29. Decbr. — *Bogatyr*, Nielsen, ank. Ghent 26. Decbr. — *Farmatyr*, Nielsen, ank. Korsør 1. ds.

Svendsen & Christensen. *Peter Willemoes*, Albertsen, ank. Cardiff 21. Decbr. — *G. Koch*, Jørgensen, ank. Cardiff 30. Decbr. — *Huus Tavsens*, Klauborg, afg. Cardiff 28. Decbr. — *Chr. Christensen*, Olsen, ank. Cardiff 26. Decbr. — *Alf Hage*, Møller, ank. Cardiff 24. Decbr.

Urania. *Polarstjernen*, Branth, afg. West Hartlepool 24. Decbr. — *Eklipika*, Hemmingsen, ank. Hull 26. Decbr. — *Kronprinsesse Louise*, Nielsen, ank. Libau 21. Decbr. — *Urania*, Clausen, ank. Aarhus 31. Decbr.

Nordsoen. *Nordland*, Møller, ank. Libau 25. Decbr. — *Kronprins Frederik*, Andersen, ank. Flensborg 18. Decbr. — *England*, Andersen, ank. Blyth 30. Decbr. — *Holland*, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 29. Decbr. — *Rusland*, Madsen, ank. Goole 27. Decbr.

Europa. *Europa*, Hansen, afg. Windau 31. Decbr. — *Tyskland*, Dastrup, ank. Grangemouth 31. Decbr. — *Frankrig*, Friis, ank. Vejle 19. Decbr. — *Belgien*, Nielsen, afg. Windau 1. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. *Annette*, Furness, Larsen, ank. Hull 21. Decbr. — *Lady Furness*, Clausen, ank. Kjøbenhavn 18. Decbr.

Frem. *Austa*, Bagger, ank. Horsens 20. Decbr. — *Vera*, Thing, afg. Kjøbenhavn 31. Decbr. til Libau. — *Frøja*, Nielsen,

afg. Wismar 29. Decbr. til Stockholm. — Hertha, Bech, ank. Malmø 20. Decbr.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. Kalmar 30. Decbr. til Wismar. — Tor, Hørstedt, afg. Nykjøbing F. 31. Decbr. til Kolberg.

H. Kirschner. Newton, Andersen; afg. Grangemouth 28. Decbr. til Kiel. — Fulton, Jørgensen, ank. Riga 26. Decbr. — Edison, Sørensen, afg. Tønning 30. Decbr. til Tynen.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Haueh, ank. Swansea 29. Decbr.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 20. Decbr. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 24. Decbr.

Sejlskibe.

Rønne. Lawrence Emilie, Andersen, ank. Aarhus 24. Decbr.

Svendborg. R. P. Petersen, Andersen, ank. Kalmar 22. Decbr. — Gefion, Rasmussen, ank. Karrebæksvinde 23. Decbr. — Skjold, Larsen, ank. Masnedssund 25. Decbr. — Standard, Rasmussen, ank. Nakskov 25. Decbr. — Gæa, Petersen, ank. West Hartlepool 26. Decbr. — P. Lotz, Hansen, ank. Brest 26. Decbr. — Rosita, Petersen, ank. Romstad 27. Decbr. — Hans Emil, Hansen, ank. Messina 23. Decbr. — Cornelia, Petersen, ank. Plymouth 25. Decbr. — Iris, Hansen, ank. Southampton 27. Decbr. — Marie, Andersen, ank. Aalborg 24. Decbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Isefjord 25. Decbr. — Zampa, Hausen, ank. Southampton 26. Decbr. — Concordia, Henriksen, ank. South Alton 26. Decbr. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. Burntisland 26. Decbr. — Ignatz Breum, Lund, ank. Fowey 27. Decbr. — London, Andersen, ank. Antwerpen 29. Decbr. — Alfredo, Hansen, ank. Boness 28. Decbr. — Palleen, Nielsen, ank. Qury Red 30. Decbr.

Års. Haabet, Eschen, ank. Heiligenhafen Red 23. Decbr. — Karen, Boye, ank. Æroskjøbing 22. Decbr. — Alf, Rasmussen, ank. Rodvig 22. Decbr. — Skjold, Nielsen, ank. Nakskov 22. Decbr. — Castor, Albertsen, ank. Malmø 23. Decbr. — Tica, Frijs, ank. Bogense 23. Decbr. — Yrsa, Albertsen, ank. Grennøch (Skotland) 23. Decbr. — Fuglen, Petersen, ank. Oldenburg 23. Decbr. — Danmark passerede Deal 9. Decbr. for Bordeaux. — I. Koefoed, Andersen, ank. Sligo 23. Decbr. — Marie, Weber, ank. Burgstaaken 23. Decbr. — Kiana, Christensen, var den 19. ds. til Ankers ved Nord Foreland. — Nauta, Starke, afg. Lærahe 17. ds. til Falmouth I. O. — Anne, Mikkelsen, ank. Falmouth I. O. 26. Decbr. — Vera, Mygind, ank. Kjøbenhavn 25. Decbr. — Svane, Mollmann, ank. Hartlepool 25. Decbr. — Amor, Rasmussen, ank. Gravesend 27. Decbr. — Elise Marie, Øblsen, ank. Holtenau 25. Decbr. — Gloria, Fabricius, ank. Kiel 26. Decbr. — Prøven, Schmidt, har i Julen ligget til Ankers ved Holihead paa Grund af Storm. — Kiana, Christensen, ank. Jersey 26. Decbr. — Alma Marie, Hansen, ank. Rochester 27. Decbr. — Johanne, Østermann, ank. Kirchaldy 23. Decbr. — Vega, Hansen, ank. Southampton 27. Decbr. — Nikoline, Hansen, ank. Kjøbenhavn 24. Decbr. — Eos, Christensen, afg. Dahouet 23. Decbr., bestemt til Lissabon. — Merkur, Frijs, ank. Gravesend 24. Decbr. — Diana, Hansen, ank. Southampton 24. Decbr. — Salus, Jensen, ank. Inverkeithing 28. Decbr. — Laura, Jensen, er afgaaet fra Twillingate (Newfoundland) til Lissabon. — Danmark, Bager, passerede Indsejlingen til Gironde 29. Decbr. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Bordeaux 30. Decbr. — Søstrene, Christensen, ank. Newcastle 30. Decbr. — Claudia, Aberg, ank. Cadiz 29. Decbr. — Habil, passerede St. Catharines Point 27. Decbr. paa Rejse fra Gothenborg til Senegal. — Skirner, Rasmussen, ank. Alsodde 30. Decbr. — Hydra, Albertsen, ank. Lissabon 30. Decbr. — Fred, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 29. Decbr. til Antwerpen. — Marstal, Hansen, ank. Marstal 31. Decbr.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlaag Tilbud og Prisliste.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

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 regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er angivet for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstandene i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retninger er retvisende, og de, der angaar Fyrre, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser 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, Karaibiske-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. Lystønder inddraget. Graadyb. Nordsøen. Lystønderne Topsand og Sandodden er inddraget for Is.

2. Bro bygget. Roskilde-Fjord. I Roskilde-Fjord er bygget en Anløbsbro, 1250 m. N. 34° Ø. fra Lyngby Kirke. Broen er 90 m. lang med 2 m. Dybde ved Yderenden. Lyngby Kirke: 55° 40' 21" N. Br. 11° 56' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 151).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

3. Tidsignal flyttet. Stockholm. Sverig. Tidsignalet i Stockholm gives nu fra Taarnet paa den ny Navigationsskole ved Stigbergsgatan. Kuglen hejses 5 Minutter før og falder kl. 1 Em., svensk Middeldklokkeslet, svarende til Middelmiddag i Greenwich.

4. Grund fundet. Stockholm Skærgaard. Ved Vinterskären, N. for Landsort, er fundet en 4, m. Grund. 58° 46' 21" N. Br. 17° 53' 12" Ø. Lgd. Paa 5, m. Grunden tæt ved den nævnte Grund er fundet en mindste Dybde af 4, m.

5. Fyrs Karakter. Flötjan. Ålands Øer. Finland. Flötjan Fyr er et hvidt, elektrisk Blinkfyr, der hver 28 Sek. viser Et-Blink, Blink 8 Sek., Mørke 20 Sek. Det lyser Horisonten rundt. Synsvidden: 2 Sm. (Kort Nr. 205).

6. Fyrskibet »Saritscheff« inddraget. Øsel V. Rusland. Ifølge Telegram fra Fyrskibsdirektøren i Reval er Fyrskibet »Saritscheff« inddraget for Is.

7. Fyr tændt til Forsøg. Vindau. Ved Vindau er følgende Fyr tændt til Forsøg:

Paa den N.-lige Ydermoles Hoved et rodt og hvidt Blinkfyr. Rødt Jerntaarn.

Paa den S.-lige Ydermoles Hoved et hvidt Blinkfyr. Hvidt Jerntaarn. 57° 24', N. Br. 21° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

8. Tønder for den maalte Mil. Heringsdorf. Tyskland. Tønderne ved den maalte Mil N. for Heringsdorf har rund Topbetegnelse. Desuden er der 7/8 Sm. foran og bagved den inmaalte Mil som Retningstønder udlagt en rød Spidstønde i Linie med Miltønderne. (Kort Nr. 160).

9. Fyrskibet »Palmer Ort« inddraget. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Palmer Ort« inddraget for Is.

10. Stormvarsel-Station oprettet. Holnis. Flensborg Fjord. Stormsignal-Stationen paa Holnis er nu i Virksomhed, men giver foreløbig kun Dagsignaler. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

11. Oplysning om Fyr og Fyrlamper. Norge. Lanterne paa Storstenes, ved Tromsø, er brændt. Midlertidig vises en rød Lanterne uden Skærmning paa en nærliggende Kaj.

I Kraakenes Fyr er den mørke Grænse mod Ø. flyttet noget længere fra Land og er nu N. 86° Ø.

Smørstak og Utvaare Fyrlamper vises Et-Lyn hver 5 Sek.

12. Vrag afmærket. Helgoland Ø. Tyskland. Et Vrag ligger sunket c. 10 Sm. Ø. t. N. 1/2 N. for Helgoland. En Mast er over Vandet. Vraget, der er meget farligt for Skibsfarten, er afmærket med en Vragtønde.

13. Lystønder midlertidig inddraget. Jade. I Innen Jade er Lystønderne 21 og Z ombyttet med Vintersømærkerne.

14. **Lystønder inddraget. Zuiderzee. Holland.** Følgende Lystønder er ombyttet med Vintersømærkerne: Sort Lystønde Nr. 3 (Riepel), rød Lystønde Nr. 5 (Onde Vlie) og den rød og sort vandret stribede Lystønde paa Malzwin Ø-Barre.

15. **Vrag borttaget. Krammer.** Vraget, der var sunket i Krammer, c. 7/8 Kbl. VNV. fra Spidstønde Nr. 18, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

16. **Undervands-Taagesignal. Fyrskibet »West Hinder«.** Om kort Tid oprettes i Fyrskibet »West Hinder« til Forsøg Undervands Taagesignal, der gives med Fem-Slag paa Klokkeren hvor 18 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek. Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 10 Sek. 51° 22', N. Br. 2° 26', Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

17. **Forandring i Afmærkning. Medway. England.** En Fortøjtønde Nr. 13 er udlagt i Short Reach, 207 m. N. 58° Ø. fra Duc d'Alben ved Indløbet til North Lock og i S. 41° Ø. fra Finsborough Ness Yderende. Duc d'Alben: 51° 24' N. Br. 0° 33', Ø. Lgd.

I Gillingham Reach har Tønden, som ligger 1 1/2 Kbl. N. 5° Ø. fra Commodore Hard, Nr. 14, Fortøjtønden, som ligger 1 1/2 Kbl. S. 20° Ø. for Folly Point, Nr. 15, og Fortøjtønden, som ligger 1 1/2 Kbl. S. 47° Ø. for Folly Point, Nr. 16.

18. **Forestaaende Forandring i Afmærkning. Lowestoft og Yarmouth.** Omtrent den 10de Januar 1908 flyttes følgende Tønder, da Grundene har forandret sig, saaledes: North Scroby Tønde 2, Kbl. S. 43° Ø. hon. N W Scroby Tønde 4 3/4 Kbl. S. 10° Ø. hon. Scroby South Elbow Tønde 2 Kbl. N. 86° Ø. hon. Scroby South Spit Tønde 1 Kbl. N. 86° Ø. hon. Scroby Hook Tønde 1 Kbl. N. 86° Ø. hon. South Scroby Tønde 7 Kbl. N. 75° Ø. hon. North Corton Tønde 3 Kbl. S. 35° Ø. hon. N E Corton Tønde 4 Kbl. S. 20° Ø. hon. North Holm Tønde 3 Kbl. N. 7° V. hon. N W Holm Tønde 3,7 Kbl. N. 1° V. hon. West Holm Tønde 5 Kbl. N. 10° V. hon. S W Holm Tønde 4 Kbl. N. 7° Ø. hon.

West Newcome Spidstønde ombyttes med en Stumtønde. (Kort Nr. 131).

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

19. **Fortøjtønde udlagt. Dover. England.** I Dover Harbour er en Fortøjtønde N 5, K Linien, udlagt 427 m. N. 69° V. fra det midlertidige Fyr med Formørkelser paa S.-Bølgebryderens Ø.-Ende. 51° 7', N. Br. 1° 20', Ø. Lgd.

20. **Fyrs Karakter. Portland Bill.** I nogle engelske Admiralty Kort Nr. 3315 og 2450 er Portland Bill Fyr anført som Fyr med Gruppe-Formørkelser, i Stedet for Gruppe-Blink.

21. **Fortøjtønde inddraget. Dartmouth.** I Dartmouth Harbour er Fortøjtønden, om 1aa 1 1/2 Kbl. N. 2° V. fra Warfleet Point Flagstang, inddraget. 50° 20', N. Br. 3° 34', V. Lgd.

22. **Forestaaende Forandring af Taagesignal. Lundy Island S. England V.-Kyst.** Omtrent den 10de April 1908 forandres Knaald-signalet paa Lundy Island S.-Ende til hver 3 Minutter at give Et-Knaald. 51° 9', N. Br. 4° 39', V. Lgd.

23. **Vrag afmærket. Birkenhead. Mersey.** Vraget af Damperen »Seaforth« ligger sunket 1 1/2 Kbl. N. 42° Ø. fra N.-Enden af Woodside Landingplads. Et Mærkeskib, som man skal gaa rigeligt udenom, ligger N. for Vraget. 53° 24' N. Br. 3° 6' V. Lgd.

24. **Forandring i Afmærkning. Mersey. Liverpool Bay.** Den 30te December 1907 eller snarest muligt derefter forandres Afmærkningen i Queen's og Crosby og Eastham Channel saaledes:

De hvide, faste Fyr paa de sorte, stumpe Tønder Q 1, Q 2, Q 4 og Q 5 i Queen's Channel, Nr. C 2, C 4, C 5, C 6 og C XI i Crosby Channel, samt paa Nr. E 1 i Eastham Channel forandres til røde Blinkfyr.

De sorte Stumtønder Nr. Q 6 i Queen's Channel og Nr. C 1, C 7, C 9 og C X i Crosby Channel ombyttes med Lystønder, der viser rødt Blinkfyr.

Den 13de og 14de Januar 1908 foretages følgende Forandringer:

I Rock Channel ombyttes de sorte Stumtønder Nr. R 5 og R 8 med Lystønder, der viser rødt Blinkfyr og som ligger 1097 Nr. R 1 med en Lystønde, der viser hvidt Blinkfyr.

I Horse Channel ombyttes den røde Spidstønde Nr. H 4 med en Lystønde, der viser hvidt Blinkfyr, og Horse Channel Midtfarvands Klokketønde inddrages.

I Milbre Swash ombyttes Midtfarvands Piletønden H E med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Blinkfyr og som ligger 1097 m. N. 23° V. fra den nuværende Plads. Den sorte Stumtønde Nr. H E 5 ombyttes med en Lystønde, der viser rødt Blinkfyr, og som ligger 640 m. N. 3° Ø. fra den nuværende Plads. Den røde Spidstønde Nr. H E 3 ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Blinkfyr. Rock Fyr ligger paa 53° 26', N. Br. 3° 2', V. Lgd.

Paa Dukes Dok Pierhoved er det røde, faste Fyr ombyttet med et fast Fyr med rød, hvid og grøn Vinkel. Flammens Højde: 7,5 m.

25. **Lystønder udlagt til Forsøg. Queenstown. Irland.** I Queenstown Harbour er til Forsøg udlagt en baadformet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, i 8,2 m. Vand, 2 Kbl. N. 45 V. fra Roche Point Fyr. 51° 47', N. Br. 8° 15', V. Lgd. En lignende Tønde, der viser hvidt Blinkfyr, er til Forsøg udlagt i 10,5 m. Vand, S. for Harbour Rock, 2 1/2 Kbl. V. fra Roche Point Fyr. Man maa ikke stole paa Tønderne.

26. **Oplysning om Fyr. Rinalan Point. Shannon. Irland V.-Kyst.** Det hvide Fyr med Formørkelser ud for Rinalan Point staar 250 m. S. 89° Ø. fra Puntens Yderende. Fyret skjules af Laud N. for N. 53° Ø. 52° 37' N. Br. 9° 10' V. Lgd.

27. **Belysning forandret. Louch Foyle. Irland NØ.-Kyst.** Et Fyr med Formørkelser er tændt paa Mc. Kenny's Bank NV.-Kant. Det viser hvidt Lys fra S. 53° V. gennem V. og N. til N. 62° Ø., i øvrigt rødt Lys. Det vises fra en sort Baake, som staar i 5,5 m. Vand, 10 3/4 Kbl. N. 82° Ø. fra Merville Bank Fyrbaake. 55° 11' N. Br. 7° 0', V. Lgd.

Paa Merville Bank Fyrbaake er tændt to røde, faste Bifyr, 3,7 m. under det hvide Fyr med Formørkelser. De lyser fra N. 60° Ø. gennem N. og V. til S. 63° V. Synsviddens: 1 Sm.

28. **Baaker opført. Yell Sound og Lerwick. Shetland Isles.** Paa Looie Baa, Lerwick Harbour, er opført en Baake med Kors, 4,2 m. høj over Vandet, 293 m. N. 3° V. fra North Ness Fyr. 60° 9', N. Br. 1° 8', V. Lgd. Den sorte Spidstønde ved Grunden er inddraget.

Paa Rinble Rocks, Yell Sound S.-lige Indløb, er opført en Baake med rødt Bur, 6,7 m. høj over Vandet. 60° 29' N. Br. 1° 7' V. Lgd.

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

29. **Fyr forstærket. St. Jean. Orleans Island. River St. Lawrence. Canada.** Fyret paa St. Jean Værft er et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 10 Sm. Linseapparat af 4de Orden.

30. **Fyr forstærket. St. Laurent. Orleans Island. River St. Lawrence.** Fyret paa St. Laurent Værft er et hvidt, fast Fyr. Linseapparat af 5te Orden.

31. **Ledefyr forandret. Quebec. River St. Lawrence. Quebec** forreste Ledefyr er flyttet til NØ.-Hjørnet af Princess Louise Dige. Det er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 m. Synsviddens: 4 Sm. i Fyrlinien og en lille Vinkel paa begge Sider af den. Brunt, firkantet, c. 22 m. højt Gittertaarn, der staar tæt bag det gamle Fyrtaarn, som er borttaget.

32. **Ledefyr forandret. Cape Tormentine. Strait of Northumberland. New Brunswick.** Cape Tormentine bageste Ledefyr er flyttet 21 m. tilbage i Ledelinien. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 m. Synsviddens: 12 Sm. Linseapparat af 7de Orden. Hvidt, firkantet, 10 m. højt Taarn, som staar 799 m. S. 63° V. fra Forfyret.

33. **Ledefyr forstærket. North Tracadie. New Brunswick Ø.-Kyst.** North Tracadie bageste, hvide, faste Ledefyr vises nu fra et 10 m. højt Gittertaarn, paa det gamle Taarns Plads. Flammens Højde: 12,5 m. Synsviddens: 11 Sm. Linseapparat af 4de Orden.

34. **Fyr og Værft ødelagt. Twillingate (Toulinguæt) Harbour. Newfoundland Ø.-Kyst.**

I Twillingate er Værftet og Fyret, som vistes derfra, ødelagt i en Storm. Fyret tændes foreløbig ikke igen.

35. **Fyr og Taagesignal oprettet. Robinson Point. Isle au Haut. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Omtrent den 30te December 1907 tændes et fast Fyr paa Robinson Point. Flammens Højde: 13,7 m. Synsviddens: 12 1/2 Sm. Det viser hvidt Lys fra S. 33 1/2° V. gennem V. til N. 84 1/2° V., i øvrigt rødt Lys. Grant og rødt, c. 12 m. højt Fyrtaarn. Taagesignal gives med Klokke, hvor-

paa med Maskinkraft slaas hver 30. Sek. afvekslende Et-Slag og To-Slag. 44° 3' 53" N. Br. 68° 39' 6" V. Lgd.

36. Fyrskibet »Hen and Chickens« Nr. 2 permanent ombyttet med Nr. 86. Buzzards Bay. Maine. Fyrskibet »Hen and Chickens« Nr. 2 er permanent ombyttet med Nr. 86. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Stormasten, ligesom Nr. 2. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjt, der hvert 1 Minut giver To-Stød. Stød 3 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek., Pause 50 Sek. Naar Dampfløjten er i Uorden, kimes paa Klokke.

Undervands-Klokken slaar Nr. 86 saaledes, 8 Slag, Pause 3 Sek., 6 Slag, Pause 5 Sek.

Skibet er sort, mærket »Hen and Chickens« med hvidt, det har to Master mod en sort Ballon paa hver Top. 41° 27' 2" N. Br. 71° 1' 6" V. Lgd.

37. Vragtønde inddraget. Arthur Kill. New-Jersey. Vragtønden, som i Arthur Kill laa ved det sunkne Vrag, er inddraget paa Grund af Uddybningsarbejder.

38. Fyr flyttet. Harbor of Refuge. Delaware Bay. Det midlertidige, røde, faste Fyr paa Harbor of Refuge Bølgebryders S.-Ende er flyttet 22 m. N. 15° V. hen og vises fra en rød Cylinder. Flammens Højde: 8,5 m. Fyret er formørket i S. 16½° Ø., S. ½° V., S. 10½° V. og N. 30½° V. Det gamle Taarn er borttaget. 38° 48' 51" N. Br. 75° 5' 33" V. Lgd.

39. Fløjtetønde udlægges. Winyah Bay. South Carolina. Om-trent den 5te Januar 1908 udlægges Georgetown sort og hvid lodret stribet Fløjtetønde G. i 12,5 m. Vand, 3 Sm. fra Yderenden af S.-Dæmningen ved Indløbet til Winyah Bay, fra Cape Romain Fyr i N. 53° Ø. og fra Georgetown Fyr i S. 77° Ø.

40. Ledefyrs Boliggenhed. Marsh Island og Frazier Point. Winyah Bay. South Carolina. Marsh Island forreste Ledefyr staar 1⅞ Sm. N. 26½° V. fra Mosquito Creek Fyr Nr. 1. 33° 17' 12" N. Br. 79° 14' 52" V. Lgd. Bagfyret staar 1161 m. N. 27½° V. fra Forfyret.

Frazier Point forreste Ledefyr staar i 2, m. Vand, paa V.-Siden af Løbet, lige over for Frazier Point. 33° 18' 3" N. Br. 79° 16' 49" V. Lgd. Bagfyret staar paa Winyah Bay V.-Kyst 773 m. N. 58½° V. fra Forfyret.

41. Undervands Taagesignal oprettet. Fyrskibet »Brunswick«. Georgia. Fyrskibet »Brunswick« Nr. 84 giver nu Undervands Taagesignal med Nr. 84 saaledes: 8 Slag, Pause 4 Sek., 4 Slag, Pause 8 Sek.

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

42. Fyr flyttet. North Cut. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Et permanent rødt, fast Fyr er tændt 30 m. Ø. for Løbet ved den nedre Ende af det ny Upper Cut-Entrance til Old Tampa Bay i S. 20½° V. fra Port Tampa Værft venstre Kant. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 7,5 m. Vand, 223 m. SV. for den gamle Plads. 27° 49' 48" N. Br. 82° 34' 2" V. Lgd.

43. Fyr tændt. South Jetty. Galveston Harbor. Texas. Om-trent d. 1. Jan. 1907 tændes et hvidt, fast Fyr paa Ø.-Enden af South Jetty ved Indløbet til Galveston Harbor. Flammens Højde: 12,5 m. Sort Fyrbaake.

44. Fyrs Synsvide. Point Jiguero. Porto Rico V.-Kyst. Point Jiguero hvide, faste Fyr har en Synsvide af 14 Sm. Man ma ikke forveksle Fyret med et endnu stærkere Lys paa den noget S.-ligere liggende Sukkermølle. 18° 21' 49" N. Br. 67° 16' 17" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

45. Baakes Plads. Port Quillon. Corcovado Gulf. Chili. Den bageste Ledebaake paa Direction Point staar 50,5 m. N. 56° V. fra Forbaaken. Holdt overet i N. 56° V. leder de mellem Chiguano og Velahue Shoal.

46. Flydedok sunket. Callao. Peru. Ved Callao er Flydedokken sunket 7,5 Kbl. N. 89° V. fra det hvide, faste Fyr paa Customhouse Bassins Molehoved. Vraget er ved hver Ende afmærket med et rødt Flag og en rød Lanterne. 12° 3', S. Br. 77° 10', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

47. Grund fundet. Pynt Belvedere Sø. Grossa. Østerrig-Ungarn. En 4, m. Grund ligger SØ. for Pynt Belvedere, c. ½ Kbl. fra Land, 6½ Kbl. N. 12° V. fra Sestrie Fyr. 43° 51', N. Br. 15° 12' Ø. Lgd.

48. Vrag afmærket. Kertch Stræde. Rusland. Lægteren »St. Nicholas« er sunket 5 Sm. S. 2° V. fra Pavlovski to hvide, faste Fyr, og fra Nimphia Kystvagt Pierhoved i Ø. En sort og hvid tærnet Spirtønde med Ballon er udlagt ved Vraget. 45° 13', N. Br. 36° 26', Ø. Lgd.

49. Fyr tændt. Ledefyr og Baaker. Great Pass. Alexandria. Egypten. Gitterbaaken 10½ Kbl. S. 55° V. fra Boghaz Fyrbaake er fuldført; den er malet brun og staar i 7,5 m. Vand. Indtil Great Pass aabnes, vises fra Baaken et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14,5 m. Synsvidden: 5 Sm. Lystønden inddrages.

Uddybningen af Great Pass er fuldført, Fyrene, som benyttedes under Uddybningen, er slukket og Pælene borttaget. Løbet, der er 1 Kbl. bredt med en mindste Dybde af 10,7 m., aabnes sandsynligvis i Slutningen af 1907.

Samtidig med Great Pass Aabning oprettes følgende Fyr og Ledemærker:

Et rødt og hvidt vandret, stribet, cylindrisk, 19,5 m. højt Fyr-taarn er opført 4, Kbl. N. 67° V. fra Mex høje Fyr, og i S. 23° V. fra Mex lave Fyr. Fra Fyrtaarnet vises tre Fyr, nemlig et hvidt mellem to røde, med 4,5 m. Afstand mellem Fyrene. Flammens Højde for det øverste Fyr: 17,5 m. Synsvidden: 5 Sm. Spejlapparat af 4de Orden. Taarnet har Ballon paa Toppen, og Boliger med rødt Tag ligger ved det. 31° 9' N. Br. 29° 50', Ø. Lgd.

Holdt overet med Mex høje Fyr i S. 67° Ø. leder det midt igennem Løbet.

Det hvide, faste Fyr paa Great Pass Baake er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelsler hver 5. Sek.

En Gitterbaake opføres paa S.-Siden af Great Pass, paa en Klippe med 2, m. Vand, N. for Hydrographer Shoal og c. 27 m. fra Løbets Side.

En lignende Baake opføres paa N.-Siden af Løbet, paa S.-Enden af North Shoal.

Ledemærker, der angiver Løbets Sider, vil blive rejst paa Kysten.

Naar Great Pass er aabnet, vil Boghaz Pass blive lukket om Natten, de to røde, lave Mex Fyr og det hvide Fyr med Formørkelsler paa Boghaz Baake slukkes indtil videre.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

50. Fyr forandres ikke, Lystønder udlægges ikke. Ostindiske Arkipel. Fyrene Besoecki paa Java N.-Kyst samt Doen og Muntok i Straat Banka og Aroe Baai ved Mundingen af Babalan Rivier forandres foreløbig ikke.

Lystønderne ved Sumatra Ø.-Kyst ved S.-Pynten af Berhala i Straat Berhala, ved Zuid Broeder SV.-Pynt i Straat Doerian, og ved Panrif, Straat Rioun, udlægges foreløbig ikke.

51. Grund fundet. Kataoka Zaki (Cape Patience). Karafuto. Japan. SV. for Kataoka Zaki ligger en 3 Fv. Grund, 2, Kml. N. 30½° Ø. fra Azarashi Iwa (Sivuchi Rock). 48° 34' 55" N. Br. 144° 46' 25" Ø. Lgd. Azarashi Jima (Robben Island) ligger 4½ Ø.-ligere end aflagt i Kortene. Kysten er i det hele taget aflagt fejlt.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England.
R 109	England E., entrance to the River Humber. 3 sh.
N 3669	Scotland W., Isle of Skye, Loch Snizort, Uig Bay. 2 sh.
R 2639	— Loch Carron and Loch Kishorn. 3 sh.
N 3607	— Sound of Mull, Eastern portion. 3 sh.
R 2472	— plans. Plan East Loch Tarbet. 2 sh.
R 748 A	The Indian Ocean, Southern portion. New variation curves. 4 sh.

- R 748 B The Indian Ocean, Northern portion. New variation curves. 4 sh.
- R 3025 China, N. Wei Hai Wei anchorago. 3 sh.
- N 3658 China Sea. Formosa, Northern portion. Aurau Road to So O Wan. 3 sh.
- R 472 Haiti or San Domingo, harbours and anchorages on the coast. Plan Port Plata. 3 sh.
- R 2516 N. América, E., Gulf of St. Lawrence and the River to Quebec. New variation curves. 3 sh.
Holland.
- N 233 Lichtenlijst van het Koninkrijk der Nederlanden en de Kolonien. 1908. 0,50 fr.
Tyskland.
- N Segelhandbuch für Ceylon und die Malakkastrasse, einschliesslich Malediven, Lakediven, Andamanen und Nikobaren. 1. Aufl. 1907 mit 93 Küstenansichten. 4,50 Mk.
- T Nachtrag zum Segelhandbuch für die Nordsee, I. Teil, Heft 3, Aufl. 1906.
- R 69 Die Ostsee, Mittlörer Teil. (Mit 13 Plänen). 1: 600,000. 4,20 Mk.
- R 209 Ostsee, Mittlerer Teil von Dornbusch bis Scholpin. 1: 300,000. 3,40 Mk.
- R 159 Ostsee, Adler Grund. 1: 100,000. 3,10 Mk.
- R 177 Ostsee. Schwedische und Russische Küste. Botten Wick, Südlischer Teil (mit 3 Plänen). 1: 200,000. 2,80 Mk.
- R 61 Nordsee. Westküste von Schleswig Holstein. Südlicher Teil. 1: 100,000. 2,70 Mk.

Danske Fod til Meter.

Fod	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0,00	0,31	0,63	0,94	1,26	1,57	1,88	2,20	2,51	2,82
10	3,14	3,45	3,77	4,08	4,39	4,71	5,02	5,34	5,65	5,96
20	6,28	6,59	6,90	7,22	7,53	7,85	8,16	8,47	8,79	9,10
30	9,42	9,73	10,04	10,36	10,67	10,98	11,30	11,61	11,93	12,24
40	12,55	12,87	13,18	13,50	13,81	14,12	14,44	14,75	15,06	15,38
50	15,69	16,01	16,32	16,63	16,95	17,26	17,58	17,89	18,20	18,52
60	18,83	19,14	19,46	19,77	20,09	20,40	20,71	21,03	21,34	21,66
70	21,97	22,28	22,60	22,91	23,23	23,54	23,85	24,17	24,48	24,79
80	25,11	25,42	25,74	26,05	26,36	26,68	26,99	27,31	27,62	27,93
90	28,25	28,56	28,87	29,19	29,50	29,82	30,13	30,44	30,76	31,07

Danske Favne til Meter.

Favne	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0,00	1,88	3,77	5,65	7,53	9,42	11,30	13,18	15,06	16,95
10	18,83	20,71	22,60	24,48	26,36	28,25	30,13	32,01	33,90	35,78
20	37,66	39,55	41,43	43,31	45,19	47,08	48,96	50,84	52,73	54,61
30	56,49	58,38	60,26	62,14	64,03	65,91	67,79	69,68	71,56	73,44
40	75,32	77,21	79,09	80,97	82,86	84,74	86,62	88,51	90,39	92,27
50	94,16	96,04	97,92	99,81	101,69	103,57	105,45	107,34	109,22	111,10
60	112,99	114,87	116,75	118,64	120,52	122,40	124,29	126,17	128,05	129,93
70	131,82	133,70	135,58	137,47	139,35	141,23	143,12	145,00	146,89	148,77
80	150,65	152,53	154,42	156,30	158,18	160,07	161,95	163,83	165,71	167,60
90	169,48	171,36	173,25	175,13	177,01	178,90	180,78	182,66	184,54	186,43

INDHOLD:

Lidt om Kjøbingdaling. — Kjøbenhavn, d. 2. Januar 1908. — Sejlskibsfarten paa Kanada. — Vejrovsigt over Nordatlanten for Januar Maaned. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Reduktions-Tabel. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. I.

Lystønde inddraget. Store Middelgrund Ø. Kattgat.
Lodskaptajnen i Malmø meddeler, at Lystønden paa Store Middelgrund er midlertidig inddraget.
Marineministeriets Admiralitets-Departement, d. 31. Decbr. 1907

Reduktions-Tabel.

Meter til danske Fod.

Meter	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0,00	3,19	6,37	9,56	12,74	15,93	19,12	22,30	25,49	28,68
10	31,86	35,05	38,23	41,42	44,61	47,79	50,98	54,17	57,35	60,54
20	63,72	66,91	70,10	73,28	76,47	79,66	82,84	86,03	89,21	92,40
30	95,59	98,77	101,96	105,14	108,33	111,52	114,70	117,89	121,08	124,26
40	127,45	130,63	133,82	137,01	140,19	143,38	146,57	149,75	152,94	156,12
50	159,31	162,50	165,68	168,87	172,05	175,24	178,43	181,61	184,80	187,99
60	191,17	194,36	197,54	200,73	203,92	207,10	210,29	213,48	216,66	219,85
70	223,03	226,22	229,41	232,60	235,78	238,97	242,15	245,34	248,52	251,71
80	254,90	258,08	261,27	264,45	267,64	270,83	274,01	277,20	280,39	283,57
90	286,76	289,94	293,13	296,32	299,50	302,69	305,88	309,06	312,25	315,43

Meter til danske Favne.

Meter	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0,00	0,53	1,06	1,59	2,12	2,66	3,19	3,72	4,25	4,78
10	5,31	5,84	6,37	6,90	7,43	7,97	8,50	9,03	9,56	10,09
20	10,62	11,15	11,68	12,21	12,74	13,28	13,81	14,34	14,87	15,40
30	15,93	16,46	16,99	17,52	18,06	18,59	19,12	19,65	20,18	20,71
40	21,24	21,77	22,30	22,83	23,37	23,90	24,43	24,96	25,49	26,02
50	26,55	27,08	27,61	28,14	28,68	29,21	29,74	30,27	30,80	31,33
60	31,86	32,39	32,92	33,46	33,99	34,52	35,05	35,58	36,11	36,64
70	37,17	37,70	38,23	38,77	39,30	39,83	40,36	40,89	41,42	41,95
80	42,48	43,01	43,54	44,08	44,61	45,14	45,67	46,20	46,73	47,26
90	47,79	48,32	48,85	49,39	49,92	50,45	50,98	51,51	52,04	52,57

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10% 20% 30% 40%

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

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 Mønstre

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Det kongl. oktr. Sjøassurance 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: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34 Kongelige Sjøassurance. 124.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
Danmark.....		70 ¹ / ₂	72
Norden.....		91 ¹ / ₂	92
Kjøbenhavn.....		64	64 ¹ / ₄
Carl.....		88 ³ / ₄	89
Dannebrog.....		88 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Skjold.....		64	65
Urania.....		53 ³ / ₄	54 ¹ / ₂
Union.....		67 ¹ / ₄	67 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		85	86
Hejmdal.....		100	101 ¹ / ₂
Østasiatiske.....	129 ¹ / ₄	129 ¹ / ₄	129 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	82— ¹ / ₄	81 ³ / ₄	82 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	83 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂	83 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		86 ³ / ₄	88
4 % — — 2. Serie..		91	91 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ³ / ₄	88
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₄	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	151	151	151 ¹ / ₂
Privatbank.....	122— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Landmandsbank.....	130	129 ³ / ₄	130
Handelsbank.....		136	137
Grundejerbank.....	100 ³ / ₄ —101	100 ³ / ₄	101
Burm. & Wain.....		82	83
Helsingørs Jærnsk.....		95 ³ / ₄	97
Sukkerfabr.....	186— ¹ / ₂	186 ¹ / ₂	186 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	136— ¹ / ₂	136	137 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 31. December 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.50	89.25
London.....	18.35	18.19
Paris.....	73.00	—
Amsterdam.....	151.60	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. December 1907.

Russiske Noter.....	214.15
4 % Russiske Consols.....	79.30
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	71.30
5 % Mexikanske 1899.....	100.00
5 % Rumænske Stats.....	100.00
4 % — — 1890.....	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 8,000, „Danmark“ 4,000, „Skjold“ 14,000, „Dannebrog“ 2,000, „Urania“ 10,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 20,000, „Østas. Komp.“ 120,000, „Ny foren. Dampsk.“ 10,000, „Norden“ 14,000, „Kbhvn.“ 36,000, „Carl“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Strauden.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorikringer, til billige taate Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura Telefon-Nr. 42

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

raas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.



Galease

„Familien“, 40 N. Reg.-Tons, 50 Brutto Reg.-Tons, laster 90 Tons d. w. 5000 Kubikfod Træ og sejler uden Ballast, er til Salg hos

Skibsfører A. Weber
Kongensgade 21. Marstal.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Lang,

Smede- og Maalkværksted
Gasværkshavnen.
Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

AXEL LUND

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

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
og

Sigurdsen, Nordby, Fagø

Skib til Salg.

Skonnert „Maren“ af Marstal, maaler 30¹⁰/₁₀₀ Netto Tons, 35³⁰/₁₀₀ Brutto Tons, laster 75 Tons Hvede samt 75 Tons d. w., godt udhalet, 2 Sæt Sejl og sejler uden Ballast. Nærmere ved Henvendelse til

C. Clausen.
Møllergade, Marstal.

LANDMANDSBANKEN

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

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9 for Damer Kl. 8—7

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Willes Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIC BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

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.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

**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.

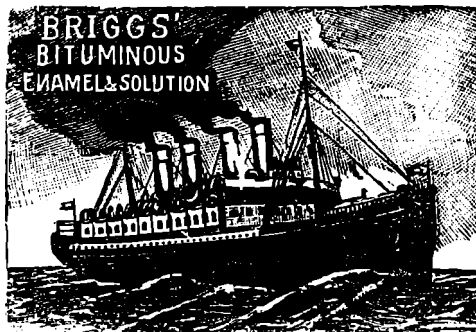
Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Landbrugslotteriet

trækkes den 8., 9. og 10. Januar.
Sidste Fornyelsesdag 6. Januar.



Emallen
paalægges varm — 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
teguer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smukt Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Januar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.



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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet 8222. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 1.5

Adr.: St. Annæ Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Trækisbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 5601

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

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Sextanter
med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

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

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiteter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

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

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. eiter Tegning og Modeller.

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaset fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon Tagensvej 92 **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Telegr.-Adr.: „Motordan“

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Cseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

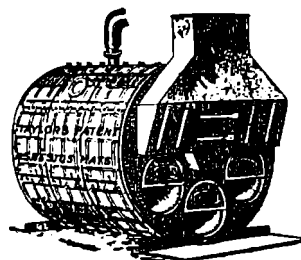
elegante Uniformshuer.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.
Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

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:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:
„Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.

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

Palle Sørensens Eff. Salvtorvet 4. Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre, Brillar, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Bortlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.

Telefon 7282.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kræmper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Ved Aarsskiftet.

Da vi gik ind i det Aar, som vi for nogle faa Dage siden tog Afsked med, knyttedes der af Rederne en Del Forhaabninger til det, og der var faktisk ogsaa adskillige Tegn til Stede paa, at Skibsfarten i det hele og store skulde gaa en bedre Periode i Møde og faa en Andel med i den Højkonjunktur og det Liv, som paa de fleste andre Erhvervsomraader gjorde sig gældende for et Aars-tid siden, men nu da Aaret er tilbagelagt, kan det ikke nægtes, at det dog for de fleste har bragt Skuffelser. Aarsagen hertil skyldes forskellige Faktorer, og for at nævne nogle af de vigtigste skal vi blot fremføre de mange og ofte ret betydelige Ophold, som Skibene har lidt rundt omkring, dels paa Grund af Strejker og dels paa Grund af utilfredsstillende Arbejder- eller Havneforhold, de stadig stigende Priser paa Bunkerkul, der nok tør siges at have været gennemsnitlig c. 50 pCt. højere i 1907 end Aaret forud og »last not least« de dyre Penge, særlig i Aarets sidste tre Maaneder. Diskontoen steg stadig som Følge af den pludselige finansielle Krise, som kom fra Amerika og lig en Stormvind for ind over Evropa krævende Guld og atter Guld, hvilket overalt medførte Diskontoforhøjelser, som man skal gaa en Menneskealder tilbage for at finde Mage til. Herhjemme steg den gradvis, indtil den ved Aarets Udgang var 8 à 8½ pCt., som vi ogsaa gik ind i dette Aar med, og hvad dette betyder for de Dampskibsselskaber, der arbejder med stor løs Gæld, kan enhver tænke sig. Paa den anden Side har dog den høje Diskonto i en meget væsentlig Grad bremsset den stærkt forcerede Bygning af ny og Indkøb af brugt Tonnage, hvilket paa en Maade maa kaldes heldigt, thi den nu eksisterende Tonnage er mer end tilstrækkelig stor til at møde de Krav, der stilles, og det kan kun være til Fordel for Skibsfarten i Almindelighed, at Tilgangen af ny Tonnage indskrænkes til det mindst mulige. Udviklingen gaar stadig i Retning af regelmæssige Linier, af hvilke ny jævnlig startes, medens de alt bestaaende udvides, naturligvis paa Bekostning af de almindelige Fragtdampere, men heldigvis er der dog vedblivende et uhyre stort Arbejdsfelt for disse sidste. Blandt de Havne, som i det forløbne Aar har været hjem søgt af Havnearbejderstrejker skal vi nævne Rouen, Calais, Rotterdam, adskillige sydrussiske Havne, nogle svenske og finske Havne, Genua, Buenos Aires etc., og hverved har danske Dampere igen hovedsagelig lidt Tab ved Strejkerne i Rouen og Rotterdam, der varede temmelig længe. Af Mangel paa Kajplads eller i øvrigt paa Grund af stærk Overfyldning har mange Dampere endvidere været udsat for meget betydelige Ophold rundt omkring, særlig paa engelske Kulpladser, dels for Losning af Trælast men hovedsagelig for Lastning af Kul. Værst var Grimsby og Hull, hvor mange Dampere har hengillet i Ugevis, til Dels i Aarets bedste Maaneder, hvorved de var afskaaret fra at tjene Penge og udnytte denne korte og kostbare Tid, og selv om de har faaet Liggedagspenge, er de dog i Reglen ikke bleven holdt skadesløse, thi foruden Tidstabet har Rederne i de fleste Tilfælde maattet gaa paa Akkord og acceptere noget mindre, end de maaske strængt taget havde Krav paa. Ogsaa paa de fleste af de skotske Kulpladser har der været betydelige Ophold, særlig i Efteraars Maanederne.

Hvad nu selve Fragtraterne i 1907 angaar, da har de gennemgaaende været højere end Aaret forud og de nærmest foregaaende, men grundet paa de forannævnte Forhold, hvortil endvidere kommer højere Driftsonkostninger (bl. a. delvis højere Hyrer) og for mange Pladsers Vedkommende forøgede Havneudgifter og Arbejdsomkostninger, er Netto Resultatet af Aarets Sejlads selvfølgelig bleven en Del beskaaret, men for de fleste Dampskibs-

selskabers Vedkommende tør det antagelig nok siges, at Fortjenesten vil komme til at blive noget lignende som i 1906, og da var den jo ikke saa helt daarlig. Det nys afsluttede Aar kan siges at have været en Blanding af godt og ondt, idet der paa den ene Side ikke saa sjældent har været betalt enkelte virkelig udmærkede Fragter, og de Dampere, der var saa heldige at faa en saadan Fragt og ellers gjorde en normal Rejse, maa nødvendigvis have tjent godt, men paa den anden Side har der ogsaa været Perioder, hvor der foruden Ophold etc. næsten ikke har været noget at tjene nogetsteds. Naar lige undtages La Plata og til Dels Nordamerika, har navnlig Aarets sidste 5/6 Uger været under al Kritik slette, og da i første Række Sortehavet og Middelhavet hvorfra det undertiden var umuligt, selv til en hvilken som helst Rate, at opdrive en Returfragt, af hvilken Grund ogsaa en Mængde Dampere blev dirigeret i Ballast tilbage til U. K. eller over til Nordamerika. Ogsaa Østersømarkedet faldt efter St. Petersborgs Lukning pludseligt sammen, saa at her selv til rene Tabsfragter ingen Laster var at faa, og da lignende Forhold gør sig gældende for Kulfragter, ser vi ved Udgangen af 1907 ogsaa mindst en Snes danske Dampere oplagt, medens flere ventes lagt op i denne Maaned. Det er godt, at Rederne er kommet til den Erkendelse at lægge op, da Udgiften dermed i hvert Fald kan overses, hvorimod Vintersejlads til de opnaelige Rater og med de nuværende, dyre Driftsudgifter kan give uberegnelige Tab; desuden støttes Markedet ved, at der lægges det størst mulige Antal Dampere op. Vi skal nu kortelig gennemgaa de enkelte Markeder.

Det østlige Marked aabnede ret fast med et ganske godt Begær baade for prompt og senere Lastning. Fra Bombay eller Kurrachee betaltes i Januar henholdsvis indtil 17/ og 16/ à 16/3 til udsøgt Havn, men i Løbet af de næste Maaneder falder Raterne c. 2/ for derefter atter at stige gradvis, indtil der i August Maaned fra Kurrachee betaltes 18/6, hvilket danner Aarets højeste Rate. Derefter falder Fragterne igen langsomt, indtil Begæret hen i Oktober er yderst ringe, og fra hen i November og Aaret ud placeres slet ingen Dampere fra forannævnte Pladser, idet Eksporten paa Grund af Hungersnød i mange Provinser er rent intetsigende. Den sidst betalte Rate fra Bombay (i November) var under 10/. Paa lignende Maade svingede Raterne fra alle de andre Pladser i Indien etc., og for Jute og Calcutta betaltes saaledes henholdsvis højest og lavest 25/ og 17/6 til Dundee eller anden god Havn og for Ris fra Birma omkring 25/ O. C. og ned til under 20/. Sukkeraskibningerne fra Java kontraheredes til Dels paa Spekulation, men i det aabne Marked betaltes fra 25/ indtil 28/9 til Evropa eller U. S. En Mængde Dampere fandt Beskæftigelse i den indiske Kulfart, og fra Japan sluttedes der ligeledes mange Kullaster, flere end Aaret forud. Kulfragter ud til Østen har ikke været særlig rigelige, og fra Cardiff svingede de mellem 8/ og 11/6 til Colombo eller Bombay, 13/3 à 13/9 Hongkong.

Sortehavet, Azow og Donauen lod til at skulle faa en Del Korn at eksportere, omend Afskibningerne foregik ret trevnt i Aarets første Maaneder. Omkring Midten af Juli Maaned blev Begæret efter Tonnage imidlertid livligere, og i August betales Aarets højeste Rater, men allerede i Slutningen af September melder Omslaget sig, og fra det Tidspunkt bliver Markederne svagere, og Raterne falder hurtigt, idet Eksporten viser sig at blive betydelig mindre, end man havde beregnet. Ved Aarets Udgang er Tonen yderst mat, og de forannævnte Markeder kan absolut ikke karakteriseres anderledes end gennemgaaende at have været i høj Grad utilfredsstillende og skuffende i Aarets Løb. Til Tider har

Damperne desuden haft enormt lange Ophold i flere af de russiske Havne, særlig Odessa, Nikolajeff og Kherson, og dette har selvfølgelig kun yderligere bidraget til at forringe Resultaterne. I Januar betalles fra Odessa eller Nikolajeff omkring 8/3 til London eller Rotterdam, i August indtil 10/6, hvorefter Raten gradvis falder til 5/9 à 6/, som betales i December. Paa N. C. Basis har Raten svinget mellem 6,7 $\frac{1}{2}$ og 16/6. For Oljekager til Danmark sluttedes der til Rater svingende mellem 10/3 Basis en Losselhavn, som betalles i December, og 14/6, som betalles i September. Sulina svingede i samme Forhold som Odessa og har været den Eksporthavn i Sortehavet, der har vist mest Liv. Til L. H. A. R. betalles mellem 6/ og 11/, og ligeledes i denne Havn har Damperne til Tider maattet ligge paa Tørn. Fra Azow har der været fragtet jævnt fra Marts indtil Udgangen af November til Rater varierende mellem 9/ og 13/6 N. C. for mindre Baade, 8/9 og 11/6 til Rotterdam, 9/6 og 12/ til Hamburg, 11/ og 12/3 til Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn. Fra Donauen har Eksporten været ringe, og der betalles til L. H. A. R. 11,7 $\frac{1}{2}$, lavest 8/9 og efter Dødvægt Basis henholdsvis 9/6 og 11/3 til London eller Rotterdam. Saltafskibningen fra Eupatoria Kysten har fundet Sted i sædvanlig Udstrækning, og der betalles til russisk Østersøhavn mellem 11/6 og 16/6, sidstnævnte Rate i Begyndelsen af August. Kulfragterne ned til Middelhavet har været temmelig livlige, og for at tage nogle enkelte af de vigtigste Havne, skal vi nævne, at der fra Cardiff betalles mellem 6/9 og 8/9 til Barcelona, 5/6 og 9/ til Genua, Frs. 6 $\frac{1}{4}$ og 10/ til Marseille, 4,7 $\frac{1}{2}$ og 8/3 til Port Said, 6/3 og 9/3 Sicilien, 5/6 og 8/ Neapel, 6,4 $\frac{1}{2}$ og 10/ Venedig eller Ancona. Aaret aabnede med Rater paa Basis af 6/6 à 7/ til Genua, 6/ à 6,1 $\frac{1}{2}$ til Port Said, og Kulfragterne var højest sidst i Oktober, lavest omkring Midten af August.

Middelhavet har til Tider udvist en ganske betydelig Aktivitet, navnlig i Aarets første Halvdel, men fra Oktober formindskes Efterspørgslen hurtigt, og ved Aarets Slutning er der meget stor Knaphed paa Laster. Det var navnlig det store Liv i Jernindustrien i de første Maaneder af 1906, som lagde Beslag paa saa megen Tonnage til Erts, men efterhaanden som Forholdene i denne Branche forværredes, stoppedes der i ikke ringe Grad op for Ertsimporten, saavel til U. K. som til Kontinentet. Fra Grækenland betalles lavest 5/ og højest 8,4 $\frac{1}{2}$ til Middlesbro, 5/ og 7,1 $\frac{1}{2}$ til Rotterdam, fra Charthagena 4/6 og 7/6 til Middlesbro, 5/6 og 9/3 Maryport, 7/6 og 9/ Baltimore eller Filadelfia (full terms), fra Garrucha 5/3 og 7/6 til Rotterdam og fra Aguilas 5/ og 7/3 Glasgow, 4/9 og 7/6 Westhartepool, »free despatch«. De højeste Fragter betalles i September og de laveste i December. Carloforte betalte mellem Frs. 12 og 16 $\frac{1}{2}$ til Antwerpen eller Dunkerque, med »despatch« kun for Lastning. Esparto og Fosfatfragterne har ikke frembudt noget af særlig Interesse. For Stykgods fra Sicilien til Hamburg betalles fra 9,7 $\frac{1}{2}$ til 10,1 $\frac{1}{2}$ pr. Ton Dødvægt og fra Smyrna til Englands Østkyst 8/6 à 11/. Alexandria har taget en Del Tonnage for Bomuldsfrø og har til Bristol Kanalen betalt mellem 6/ og 9/, til Hull mellem 5/3 og 9/ og til London mellem 6/ og 10/. Ogsaa her betalles lavest i December. Eksporten af Erts fra Bilbao var særdeles livlig hele det første Halvaar. I Januar betalles 4/9 à 5/ Middlesbro, i April 4,7 $\frac{1}{2}$ à 4/9, i Juli 5/3 à 5/9, i November 4/6 à 4/9 og i December 4/ à 4/3. Efter lignende Forhold svingede Raten til andre Pladser, og der betalles henholdsvis lavest og højest 3,7 $\frac{1}{2}$ og 4/6 til Cardiff, 3,10 $\frac{1}{2}$ og 5/6 Tyne, 4,1 $\frac{1}{2}$ og 6 Rotterdam, 5/ og 6/6 Boulogne.

Nordamerika holdt sig ret stille og fragtede i Aarets første 9 Maaneder kun sparsomt i alle Retninger, og Raterne var ikke underkastet nævneværdige Svingninger, men i Oktober blev Begæret bedre og holdt sig

et Par Maaneder. Allerede i December begyndte Markedet dog at blive svagere, og Aaret sluttede mat for de fleste Havnes Vedkommende. Konkurrencen fra Rutebaadens Side er stadig meget følelig. Trælaster fra Kanada borttoges bl. a. delvis af Rutebaade, men mange »outsiders« placeres dog stadig, og der betalles f. Eks. fra St. John til Englands Vestkyst fra 32/6 (Juni) til 41/3 (Oktober), fra Halifax mellem 37/6 (Juni) og 42/6 (December) og fra Miramichi mellem 40/ og 48/. Det maa erindres, at Damperne fra Oktober kun maa tage limiteret Dækslast til U. K. Hvad Kornafskibningerne angaar, da var de i Aarets første Maaneder ikke store, men i Efteraaret fragtedes der en Del Dampere. Fragterne fra Filadelfia eller Baltimore har bevæget sig mellem 2/1 og 2,7 $\frac{1}{2}$ Cork f. O., 1,7 $\frac{1}{2}$ og 2,2 $\frac{1}{4}$ til direkte, udsøgt Havn, og de højeste Fragter betalles i November, de laveste i August—September. Fra New York til Danmark betalles mellem 2/ og 2,7 $\frac{1}{2}$. Petroleumsfragterne har været ret stabile og kun bevæget sig mellem 21 $\frac{1}{2}$ og 22 $\frac{1}{2}$ Cents pr. Kasse til Japan. For Bomuld etc. fandt der navnlig i Efteraaret en Del Befragtninger Sted, og Wilmington betalte indtil 28/9, medens Savannah svingede mellem 27/6 og 33/ til U. K. eller Kontinentet. Fra den mexikanske Golf har mange Dampere fundet Beskæftigelse, men Raterne vilde have været endnu bedre, end de blev, hvis der ikke var bleven sendt saa mange Dampere op i Ballast fra Sydamerika, hvor der ingen Last var at faa. Paa Netto Charter fra Galveston eller New Orleans til udsøgt Havn som Antwerpen eller Rotterdam betalles mellem 10/ og 12/3, til U. K. eller Kontinentet mellem 8/9 og 13/ og til Danmark mellem 11/6 og 13/6; vi ser atter her, at de højeste Rater betalles i November. For Korn til U. K. eller Kontinentet blev der ikke fragtet meget, og Raterne bevægede sig mellem 2/6 og 2,10 $\frac{1}{2}$. Tømmerfragterne har gennemgaende ikke været saa gode som i 1906; til U. K. eller Kontinentet betalles fra Sapelo mellem 75/ (Decbr.) og 83/9 (Maj), fra Pensacola 80/ à 85/, til Middelhavet 90 à 96/3. For Timecharter var Begæret nogenlunde godt, og for Levering i U. S. Tilbagelevering i Evropa betalles for store Dampere i de fleste Tilfælde 4/ à 4/6 pr. Ton Dødvægt, men enkelte Befragtninger gjordes ogsaa til 5/ og helt ned til 3/6. For Levering og Tilbagelevering i U. S. bevægede Raten sig mellem 3/ og 3/6.

La Plata Markedet laa i Begyndelsen af 1907 nogenlunde godt, og i Januar betalles fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 13/6 à 15/, men i Februar udvider Begæret sig ret pludseligt, og der betales indtil 19/. I denne Maaned var egentlig Buenos Aires og Bahia Blanca absolut de ivrigste Aftagere af Tonnage, særlig for prompt Lastning, og der effektueredes en Række Befragtninger til stedse stigende Fragter indtil 20/6, ja endog 21/ naas. Det er iøvrigt sjældent at se de nedre Pladser betale mere end de øvre paa Floden. Sidst i Februar falder Raterne igen og naar efterhaanden ned til 7/6 fra Buenos Aires, 9/ fra San Lorenzo Grænsen, som betales i August, paa hvilket Tidspunkt Tilstanden er saa ussel, at Damperne sendes bort i Ballast. I Efteraarsmaanederne bedres Situationen igen, og med smaa Svingninger er Raten i Aarets sidste to Maaneder kommet op til omkring 15/6 à 16/6 fra San Lorenzo Grænsen, 14/6 à 15/ fra Buenos Aires og 17/ à 18/ fra Bahia Blanca. Med disse Rater gaas der ind i det ny Aar, og forøvrigt er der om La Plata Markedet kun at sige, at det er det eneste, der knyttes begrundede Forhaabninger til, idet der siges at være en ualmindelig god Høst, hvorfor Eksporten vil blive stor. Mange Dampere fandt i 1907 Beskæftigelse i dette Marked, men hyppige lange Ophold har ofte gjort et kedeligt Skaar i Fortjenesten. De udgaende Kulfragter har været nøje afbalanceret af Udsigterne for Returfragterne og stadig rettet sig efter disse, og vi ser saaledes, at Raterne fra Cardiff til La Plata er 14/ à

14/3 i Januar, 11/7¹/₂ à 11/9 i Februar, hvorefter de i Marts stiger til 12/ à 13/6 for i August at kulminere ved 18/, men saa gaar de igen gradvis ned og ender med kun at være 8/ i Slutningen af December. Til Las Palmas betalles højst 7/6 og lavest 5/9.

Østersømarkedet og Nordsøfarten har ikke frembudt Momenter af særlig bemærkelsesværdig Natur i det forløbne Aar. Som sædvanligt var de første Maaneder og den sidste ganske overordentlig matte, og de Fragter, der sejledes for, levnede absolut ingen Fortjeneste, men i den første Del af selve Østersøsesøsonen var Fragterne omtrent, som de plejer at være paa den Tid, nemlig levnende beskedne Overskud. Fra og med September indtraadte der imidlertid en Stigning, som yderligere udviklede sig i Løbet af de næste to Maaneder, og den almindelige Fasthed støttedes udmærket af Kulfragterne, idet disse blev saa høje, at mange Dampere foretrak at gaa tilbage i Ballast, hvorved ret naturligt en Del Tonnage blev unddraget Østersøen, men i Begyndelsen af December faldt Markedet sammen omtrent lige paa en Stud og laa ved Aarets Udgang saa elendigt, som vi ikke mindes det tidligere, idet der bogstaveligt ikke har været Fragter at faa til nogen Pris. Ligesom i 1906 har Dampene ofte haft lange Ekspeditioner, særlig i Finland, hvorimod de russiske Pladser gennemgaaende ekspederede hurtigere. Alt det foregaaende, som vi har sagt om Østersøen, gælder hovedsagelig for Trælasternes Vedkommende, og hvad nu Kornet angaar, da har Afskibningerne kun været smaa. Ikke mindst har St. Petersborg skuffet, thi man havde egentlig ventet betydelige Afskibninger derfra, men det viser sig nu, at Eksporten til Udlandet i 1907 kun var godt 2 Millioner Chetwerts imod over 5 Millioner i 1906. I det hele taget var Eksporten fra St. Petersborg i 1907 absolut den mindste i de sidste 7 Aar. Fragten til London eller Rotterdam har mest holdt sig mellem 1/ og 1/3 pr. Qr. Hvedebasis, men det højst betalte var 1/6 London, 1/7¹/₂ Rotterdam, som kunde betinges i November. Til Rouen svingede Raten mellem 1/4¹/₂ og 1/10¹/₂. Var Eksporten af Korn ringe, blev der skibet saa meget mere Træ fra Petersborg, særlig Rundtræ, og det er interessant at se, hvorledes Træeksporten fra Petersborg bliver større Aar for Aar. For Pulpwood til Rotterdam betalles Mk. 22 à 24 pr. Favn à 216 Kbf. indtil Oktober, men saa stiger Raten indtil Mk. 30 à 32, som faas lige sidst paa Sæsonen. For Kortprops til Kulhavn paa Englands Østkyst betalles fra 25/ indtil 42/6 pr. Favn, sidstnævnte Rate i November. Kronstadts Eksport af Træ var ikke saa stor som Aaret i Forvejen; for D/B betalles mellem 21/ og 33/ til Hull, 20/ og 35/ til London, 2/6 mere for 1/3 Boards, Hfl. 11 og Hfl. 16 D/B til Holland. I det hele taget er Træfragterne fra Østersøen, særlig fra de nordligste Havne, udmærkede i Oktober og November Maaned, og vi ser bl. a. Afslutninger til Francs 42 D/B 1/3 Boards Haparanda/Calais, Frcs. 38/40 D/B 1/2 Boards Nordfinland/Antwerpen, Frcs. 38 D/B 1/2 Boards Borgå/Ostende, Frcs. 39 Lovisa og Åbo/Havre, Frcs. 36 D/B B Kotka/Ghent (1100 Stds.), 35/ Frederikshamm/Kings Lynn, 37/6 à 50/ til Englands Vestkyst. I den første Tid af Sæsonen var Fragterne dog jævligt under Konference-raterne. Riga var lukket det meste af Februar og en Del af Marts. Eksporten af Træ var ret livlig, og Raten til London svingede mellem 19/ og 26/ D/B, til Antwerpen mellem Frcs. 25 og 32, til Rouen mellem Frcs. 27 og 33, og de laveste Fragter betalles ved Aarets Begyndelse og Slutning. For Hør var Eksporten betydelig mindre end Aaret forud; fra Juli til September betalles Frcs. 19/20 til Ghent eller Dunkerque, men Resten af Aaret holdt Raten sig paa 18 og 17 Frcs. Fra Windau har Raterne paa det nærmeste været som fra Riga, og Eksporten af Træ fra Windau er steget, hvorimod Kornafskibningerne i 1907 har været saa godt som lig intet. Heller ikke fra Libau har der været meget Liv

i Korneksperten i Sammenligning med, hvad der kendes fra tidligere Aaringer, og for det lidet, der skibedes, svingede Raten mellem 9 d og 1/1¹/₂ til London, 10¹/₂ d og 1/3 til Rouen, medens der til Rotterdam i enkelte Tilfælde ogsaa betalles indtil 1/3, grundet paa Strejken i denne Havn, men i December er den igen nede paa 9 d. Fra Königsberg fandt der nogen Eksport af Korn Sted, og medens der i Aarets første Maaneder kun betalles 1/ à 1/1¹/₂ Hvedebasis til London eller Rotterdam, var Raten fra September til November 1/6, men i December er den igen kun nominelt 1/ à 1/1¹/₂. For Sveller fra Memel eller Danzig var Fragterne 5/3 à 7/6 til Englands Østkyst, og indtil 9/6 til Plymouth. Hvad Kulfragterne ind til Østersøen angaar, saa har de svinget en Del, og da de var paa deres højeste, betalles der mange brillante Rater, som der tjentes godt paa, særlig hvis Ekspeditionerne paa Ladepladserne var rimelige, men desværre lod disse, som allerede omtalt, en Del tilbage at ønske. De laveste Fragter betalles i Aarets første 3 à 4 Maaneder og i December, hvorimod de var paa deres højeste i Oktober og November. Fra prima Østkysthavn betalles for de almindelige Størrelser 3/10¹/₂ à 5/ til Kronstadt, 4/ à 6/ Stockholm, 3/10¹/₂ à 5/3 prima dansk Havn, 4/3 à 7/ for mindre Baade til de mindre Havne, indtil 8/6 Smaahavne, 4/6 à 6/6 Kiel, 4/9 à 7/6 Königsberg (n. Br.) Fra Cardiff betalles der mellem 4/9 og 6/6 til Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/ og 7/ Stockholm, samme Rater til Kronstadt. Det vil heraf ses, at Kulfragterne gennemgaaende har været en Del højere i 1907 end Aaret forud. Saa at sige alle Befragtningerne fra Østkysten effektueredes paa Baltcon-Charter.

Kjøbenhavn, d. 9. Januar 1908.

Kejser Wilhelm-Kanalen blev i Regnskabs-aaret 1. April 1906 til 31. Marts 1907 benyttet af ialt 33,158 afgiftspligtige Skibe (altsaa heri ikke medregnet den tyske Flaades Skibe) med 5,963,125 Register-Tons Netto, deraf 15,354 Dampskibe, 14,744 Sejlskibe og 3,060 Lægtre.

Skibene var af følgende Nationalitet:

	Antal.	Tonnage	pCt af hele Trafiken.	
			Antal.	Tonnage.
Tyske.....	27,262	3,539,344	82,22	59,35
Belgiske.....	31	21,878	0,10	0,37
Britiske.....	419	3 65,609	1,27	6,13
Danske.....	1,586	681,996	4,78	11,44
Franske.....	17	10,435	0,05	0,17
Hollandske.....	1,304	158,640	3,93	2,66
Norske.....	392	217,504	1,18	3,65
Svenske.....	1,619	538,663	4,88	9,03
Russiske.....	504	408,426	1,52	6,85
Andre.....	24	20,630	0,07	0,35
	33,158	5,963,125		

Antallet af de Skibe, der benytter Kanalen, er i stadig Stigning; i 1905 var de tilsvarende Tal 33,147 Skibe og 5,796,949 R.-T. og i 1904 32,623 Skibe og 5,270,477 R.-T.

Som det fremgaar af den ovenfor givne Oversigt er blandt de fremmede Nationer Sverig den, der mest benytter Kanalen, hvad Antal af Skibe angaar (4,88 pCt.), medens Danmark opviser den største Tonnage (11,44 pCt.).

Gennemfartstiden er afhængig af Skibenes Størrelse og Dybtgaaende; gennemsnitlig varer Passagen for Skibe

af indtil 5,4 Meters Dbg.....	9	Timer	15	Min.
fra 5,5 og indtil 6,9 Meters Dbg....	11	—	40	—
derover.....	13	—	29	—

Kanalen har i Regnskabsaaret givet en samlet Indtægt af Mk. 2,945,550 og et Overskud af Mk. 247,982. (Mitteilungen über den Kaiser Wilhelm-Kanal.)

Kulcerteparti for Sejlskibe. Minimums-rater for Sejlskibe i Kanada Farten. Formanden for Norsk Sejlskibsrederforening har i norske Blade givet Meddelelse om, at der snarest vil blive forelagt den nævnte Forenings Bestyrelse et Forslag til et Kulcerteparti for Sejlskibe.

Norsk Sejlskibsrederforenings Virksomhed blev paa det sidste Aarsmøde i Oktober 1907 udvidet til at omfatte Skibe i oversøisk Fart, og i Overensstemmelse hermed er Bestyrelsen betænkt paa at fremkomme med Rater for forskellige Farvande. For Kanada Fartens Vedkommende er der allerede gjort Udkast til et saadant Forslag.

Lønninger m. m. ved Fyrvæsnet. Af Forsvarsministeren er i Folketinget fremsat Lovforslag om Lønninger m. m. ved Fyrvæsnet. Lovforslaget omfatter Lønnings- og Pensionsbestemmelser for hele det ved Fyrvæsnet ansatte Personale med Undtagelse af Bygningskonduktører og enkelte Tilsynsførende. Personalet er inddelt i 18 Lønningsklasser, der med Undtagelse af 1. og 18. Klasse er sammenholdt med tilsvarende Stilling i de fire store Civilelater, og fraregnet enkelte Undtagelser er de samme Lønningssatser bleven benyttet. 1. Lønningsklasse omfatter Fyrpassere ved smaa Fyr uden stadig Vagt og Fyrpassere, der henhører under en overordnet Fyrbetjents Husstand, og lønnes med fra 270 Kr. til 900 Kr. aarlig. 18. Lønningsklasse omfatter kun Fyrdirektøren, der lønnes med fra 6,000 Kr. til 8,000 Kr. aarlig. For det overordnede Personale er i Lønningen indbefattet Munderingsgodtgørelse, hvorimod det underordnede Personale faar 60 Kr. aarlig i Paaklædningspenge. I Fyrvæsnets Skibe er det til Kost bevilgede Beløb indbefattet i Lønningen, hvorimod Personalet i Fyrskibene bespises af Fyrvæsnet mod et Afdrag i Lønningen. Det underordnede Personale i Fyrvæsnets Skibe har derhos fri Sygehjælp imod et aarligt Afdrag af 12 Kr. Lovforslaget antages at ville medføre en Merudgift af c. 117,000 Kr.

Lønninger m. m. ved Vagervæsnet. Forsvarsministeren har i Folketinget fremsat Lovforslag om Lønninger m. m. ved Vagervæsnet, hvorefter Mandskabet i Vagerinspektionsskibet er delt i 5 Lønningsklasser, nemlig: Matroser og Fyrbødere 1,350—1,830 Kr., Kok og Hovmester 1,410—1,890 Kr., 2. Styrmand og Maskinassistenten 1,950—2,790 Kr., 1. Styrmand 2,850—3,810 Kr. og Maskinmesteren 3,240—4,200 Kr. Lønningssatserne er forøvrigt sammenholdt med de tilsvarende ny Satser for Lønninger ved Fyrvæsnet, ligesom de for Fyrvæsnet foreslaaede Regler for Beklædning m. v. er benyttet, men tilpasset efter Vagervæsnets Forhold. Lovforslaget vil medføre en Merudgift af c. 4,700 Kr.

Lønninger ved meteorologisk Institut. Skønt det kun er 5 Aar, siden der sidst fastsattes Lønninger for meteorologisk Institut, har Forsvarsministeren nu i Folketinget fremsat Forslag om en Revision af disse under Hensyn til den almindelige Prisstigning, og for at Personalet ved Institutet kan blive lønnet som ved andre tilsvarende Institutioner. Direktøren skal herefter lønnes med fra 6,000—8,000 Kr. og Afdelingscheferne med fra 4,020—5,100 Kr., mandlige Assistenten

med fra 2,640—3,600 Kr. og kvindelige Assistenten med fra 1,680—2,520 Kr. Lovforslaget vil medføre en Merudgift af c. 10,680 Kr.

Nordisk Skibsrederforening har, i Følge norske Blade, i Aaret 1907 haft en Fremgang i indmeldt Tonnage af 140,302 Tons, idet Foreningen ved Aarets Slutning repræsenterede 1,854,491 Tons.

I 1907 indbragtes for Foreningen 1083 Sager mod 922 Aaret forud.

Smugling. To af Besætningen paa Dampskibet »Oscar II«, A. V. H. og L. L. A. L., der havde gjort sig skyldig i Forsøg paa Smugleri, idet de havde købt Brændevin paa Flasker her i Kjøbenhavn i den Hensigt at indsmugle samme i New York ved Skibets Ankomst dertil, vedtog d. 4. Januar d. A. i Sø- og Handelsretten for den begaaede Forseelse hver især at betale til Statskassen en Bøde af 70 Kr.

Islandsfarten. Fra Dampskibsselskabet Thore, Thor E. Tulinius, har vi modtaget et Eksemplar af Selskabets Fartplan mellem Kjøbenhavn, Færøerne og Island via Skotland og Norge for indeværende Aar.

Efterretninger for Søfarende. Vi henleder Opmærksomheden paa de fra Nytaar indførte Ændringer i Redaktionen af »Efterretninger for Søfarende«.

For at bidrage vort til at lette Overgangen fra Fod og Favne til Metermaal har vi gjort Skridt til at tilvejebringe Særtryk af den Reduktionstabel, der fandtes gengivet efter Søkort-Arkivets Meddelelser i sidste Nummer af Bladet. Fra næste Uges Begyndelse, og saa længe Oplaget strækker til, vil Rederier, Navigatorer og andre ved Henvendelse til Bladets Kontor gratis kunne faa udleveret Tabellen i det fornødne Antal Eksemplarer.

Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1906 indtrufne Søulykker for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande, der udarbejdes ved Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet og offentliggøres af Indenrigsministeriet, foreligger nu.

For danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker og Søskader, over hvilke der i 1906 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 160, deraf 92 Sejlskibe og 68 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 82, deraf 46 Sejlskibe og 36 Dampskibe. Der er i 1906 indtruffen 141 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, deraf 32 svenske, 26 norske, 47 tyske, 17 engelske og 13 russiske (og finske), 2 hollandske, 1 fransk, 2 belgiske og 1 spansk.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1906 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommen 79, ved at falde over Bord 10 og ved andre Ulykkestilfælde 2; ialt 91. Heraf skriver de 70 Tilfælde sig fra Sejlskibe og de 27 fra Dampskibe.

For danske Skibe fordeler Forlisene i 1906 sig saaledes:

Sejlskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 19, Forladt synkefærdig 5, Ildsvaade 1, Motorekspllosion 1, Kollision 7, Bortbleven 3; ialt 36.

Dampskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 5, Ildsvaade 1, Kondemnation efter Søskade 1, Bortbleven 1; ialt 8.

De 36 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1906, repræsenterede tilsammen 3,892 Brutto Reg-Tons, 26 medførte Ladning, og Værdien udgjorde 461,951 Kr., af hvilke Assurancen dækkede 374,876 Kr. Besætning og Passagerer udgjorde tilsammen 171 Mand, hvoraf 52 omkom.

De 8 forliste danske Dampere maatte 6,821 Brutto Reg-Tons, og 6 medførte Ladning. Værdien udgjorde 892,000 Kr., af hvilke Assurancen dækkede 622,500 Kr. Besætning og Passagerer udgjorde 119 Mand, af hvilke 16 omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf i 1906 for danske Skibe 70 (30,341 Brutto Tons), for fremmede Skibe 126 (78,707 Brutto Tons). Herved omkom ialt 11 Mennesker.

I Følge den statistiske Oversigt har disse Strandinger og Grundstødninger været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) 9, Jyllands Nordvestkyst (til Skagen indbefattet) 13, Jyllands Østkyst 23, Limfjorden 7, Læsø 8, Anholt 6, Fyns Nordkyst 11, Fyns Sydkyst 5, Fyns Østkyst 13, Fyns Vestkyst 1, Sjællands Nordkyst 7, Sjællands Vestkyst 18, Smaalandsfarvandet (Grønsund indbefattet) 12, Lollands og Falsters Sydkyst 14, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 5, Amager 9, Saltholm 11, Middelgrunden 6, Øresundskysten til Københavns Frihavn 7, Københavns Havn 3, Bornholms Vestkyst 5, Bornholms Østkyst 3.

Hovmesterens Stilling om Bord.

En farende Skibsfører skriver til os:

Hidtil har det været Maskinmestrene, der har haft Privilegium paa at kritisere og nedsætte Skibsførerne og Styrmandene; men nu lader det til, at Hovmestrene ogsaa vil være med (der siges rigtignok, at Artiklen i *Dansk Søfartstidende* Nr. 46 1907 slet ikke er forfattet af en Hovmester), det er derfor vist snart paa Tide, at Førerne begynder at samle sig lidt sammen, dersom de ikke vil trænges helt til Siden. Mander de sig ikke op til Forsvar mod deres Angribere, saa gaar de som fri Stand til Grunde, og med et Skuldertræk vil man beklagende sige, at da de ikke vilde forsvare sig, saa fortjente de ikke bedre end at bukke under. For de Ældre, som for det meste tager sig Sagerne mere let, idet de ræsonnerer som saa, at det gaar nok i deres Tid, har det ikke saa meget at sige; men Fremtiden hører Ungdommen til, og dersom der fra de Unge ikke rejser sig en kraftig Modstand, saa vil de gaa en træl-bunden Fremtid i Møde. Der er jo nu bleven lavet Skoleskib for at faa »dannede« Dæksofficerer og et

andet for at faa uddannede Kokke. For Maskinmestrene behøves ikke saadanne, idet de jo som bekendt er baade »dannede« og uddannede. Det næste der behøves, bliver vel saa en Anstalt for vordende Redere og Prokurister, hvor man lærer at skrive høflige og hensynsfulde Breve til Førerne.

Da den »Søfarende Hovmester«, ligesom Maskinmestrene, har for Skik at bearbejde alle over samme Læst, saa maa han og Kammerater finde sig i, at der her maales med samme Alen, omend det skal indrømmes, at der findes Hovmestre, der forstaar deres Arbejde og véd at finde deres Plads om Bord, noget den »Søfarende« vist ikke er rigtig med paa. Han beklager sig over at skulle være Førerens Kammertjener. Det Spørgsmaal ligger meget nær: Hvad han ellers skal bestille, naar han ikke skal pudse Førerens Støvler, børste hans Tøj og eventuelt vaske og stoppe hans Strømper (forudsat at han forstaar dette Arbejde), holde Kahytten ren og i Orden? Maaske han selv skulde have en Kammertjener under sig, saa at hele hans Arbejde kun indskrænkede sig til at ligge paa Sofaen, ryge Pipe og læse Førerens Aviser? Saa taler den »Søfarende« om Proviantens Pasning. Ja paa det Omraade staar vore Hovmestre langt tilbage, især naar det drejer sig om lange Rejser. Da maa ofte Styrmandene og Førerne tage Affære; thi i deres Langfart med Sejlskibe har de lært at behandle og opbevare Proviant, bedre end de fleste Hovmestre nogensinde lærer det. Madlavningen tager Hovmesteren som bekendt ikke Del i. En Hovmesters daglige Arbejde om Bord kan alt i alt udføres i tilsammen 3 à 4 Timer eller mindre, den øvrige Tid kan han vie sin Privatforretning og passe sine Drikkevarer. Som bekendt laver han ofte selv sin Cognac, Likør etc., hjælper til at smugle disse i Land eller om Bord i andre Skibe, og »last but not least«, har han ofte et stort Arbejde med at faa disse Herligheder stuvet saaledes af Vejen, at hverken den Gamle eller Toldvæsnet kan finde dem. En Middagslur maa han ogsaa have i sin anstrengende Stilling, og naar Aftenen kommer, er han første Mand ved Faldrebet for at komme i Land, derfor kan en Hovmester heller ikke komme allfor tidligt op om Morgenen.

Den »Søfarende« fløjter liflige Toner for at bedaare Rederne, søger at indbilde disse, hvilken uundværlig Person han er, trods det at han er helt i Vildrede med de faktiske Forhold, naar han paastaar, at Bepisningen i de fleste Skibe er overtaget af Rederiet. Det er jo en bekendt Sag, at disse i de fleste Tilfælde har overgivet Bepisningen til en Hovmester-Restauratør, eller — saa utroligt det end lyder — til en Skibshandler.

Den »Søfarende Hovmester« klager over sin trykkede pekuniære Stilling, der forøvrigt slet ikke er saa daarlig, som han giver det Udseende af. En Kollega til ham udtalte for nogen Tid siden til mig, at naar en Hovmester ikke kunde tjene Kr. 2,500 à 3,000 om Aaret, saa forstod han ikke sin Forretning. Man sammenligne denne Indtægt med en 1ste Styrmands, der i 9 à 10 Tilfælde ikke overstiger 1,500 à 1,600 Kr. om Aaret. Kommentarer er overflødige. Da der nu er taget alvorligt fat paa at uddanne dygtige Skibskokke, saa vilde det vist være værd for Rederne at tage under Overvejelse, om ikke hele Hovmesterstanden burde afskaffes. Man kunde tænke sig den Ordning, at Rederne ansatte dygtige Kokke i Fragtdamperne med en Gage af Kr. 100 à 120 om Maaneden. I Stedet for Hovmester ansattes saa en ubefaren Kok, Koksmat eller Opvarter, hvad man nu vil kalde ham, til Kr. 20 à 40 om Maaneden. Den Smule Proviantpasning, der er i en Fragtdamper, hvis Besætning sjældent overstiger 20 Mand, og som kun i sjældne Tilfælde er over 14 Dage i Søn, vil let kunne overkommes af en dygtig Kok med fornævnte Hjælp. Pasning af Proviant ligger hovedsagelig i at holde Orden; hvilket netop er de fleste Hovmesteres svage Side. En Ordning som foranført vil medføre, at

Føreren, der i Følge Loven har et Ansvar for Proviantens Godhed, vil blive — som Tilfældet var og er i Sejlskibe, hvor man kun kender en Hovmester af Navn — den øverste Tilsynshavende; hvilket igen vil have til Følge, at man vil faa mere velordnede og rene Proviantkamre at se end nu om Stunder. »Messeklagerne«, som den »Søfarende« kalder dem, vilde ogsaa tage betydeligt af; thi et er det »at gøre Vrøv« med Hovmesteren, noget andet at gaa til den Gamle eventuelt Rederiet. Rigtignok vil Føreren saa ogsaa komme til at hjælpe til at passe Hunden, Katten, Papegøjen og Fiskene. Den »Søfarende Hovmester« har givet gode Raad til Rederne, jeg vil tillade mig ogsaa at give mit, saa har de nogle at vælge imellem. Mit Raad er, at de tager Afskaffelsen af »le maitre d'hotel« Stander om Bord alvorligt under Overvejelse; thi Hovmesteren er, naar der haves en dygtig Kok med nogen Hjælp, fuldstændig overflødig. En dygtig Kok gør sig under alle Omstændigheder fortjent til en større Gage end Hovmestrene nu i Almindelighed.

Endnu et vil jeg raade Rederne til, og det er, at der skal gives Hovmestre, Kokke, Opvartere osv. Karakterer for Duelighed etc. Saavel Styrmand som Mestre faar halvaarlige Karakterer, og Folkene maa genneingaa Kontrolkontorets Skærsild, hvorfor skal saa hele Hovmester- og Kokkepersonalet have Lov til at slippe fri og rangere med Føreren i dette Stykke? — Naa, Hovmesteren faar vel nok sine Streger i Rederens Sortebog.

Ærbødigst

Hr. Sørensen.

Fra »Søfarende Hovmester« har vi endvidere modtaget følgende:

Efter at have haft Lejlighed til at gøre mig bekendt med Føreren af S/S. »Silkeborg«, Hr. Kaptajn N. Pedersens Indlæg i *Dansk Søfartstidende* af 19. Decbr. 1907 tillader jeg mig først at takke den ærede Redaktion for dens tilknyttede Bemærkninger, idet disse fritager mig for at polemisere mod det intetsigende Spørgsmaal om, hvor min Artikel rettest hørte hjemme.

Naar Kaptajn Pedersen opfordrer mig til at opgive et eller flere Skibe, hvor de af mig fremdragne Forhold finder Sted, formoder jeg, at det kun er Kaptajns behagelige Spøg. Formaalet med min Artikel har nemlig ikke været at anrette Fortræd, og naturligvis vil jeg ikke gøre nogen Skibsfører den Bjørnetjeneste at trække hans Navn frem for Offentligheden. Dette ligger ganske udenfor min Opgave, og hvis blot en Forandring til det bedre i Hovmesterens Stilling om Bord maatte indtræde, er en Del af Hensigten med min Artikel opnaaet.

Jeg har imidlertid ogsaa faaet det Indtryk, at Kaptajnen nærmest er opbragt over, at jeg er optraadt anonymt; det er i hvert Fald den væsentligste Anke, der rettes mod mig, og herved er Kaptajns Indlæg ogsaa kun blevet et Slag i Luften, idet det ikke rokker en Tøddel af, hvad jeg har skrevet.

Men for at komme tilbage til Anonymiteten. Naar jeg lige saa lidt nu som forrige Gang underskriver med mit Navn, kan Kaptajnen være overbevist om, at det ikke er af Hensyn til min Stilling, men derimod af Hensyn til den Skibsfører, med hvis Skib jeg for Tiden farer. Jeg ønsker nemlig ikke, at Vedkommende hverken af sit Rederi eller af sine Kolleger skal mistænkes for at være den, der særlig har været min »Model«.

Dette Motiv forventer jeg, at man vil respektere, og med Forsikringen om, at Kaptajnen er ganske paa Vildspor med Hensyn til min Indignation, takker jeg for den uforbeholdne Tilslutning til min Udtalelse om Hovmestrenes slette Lønning og forbliver indtil videre

Søfarende Hovmester.

Fragtmarkedet.

Udover en yderligere Fasthed fra La Plata for prompt og Marts/April Lastning er der ellers ikke nogen Forandringer i de hjemgaaende Markeder, som alle, med Undtagelse af forannævnte, ligger mat med en slæbende Forretningsgang. For prompte Baade fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet sluttedes der til 18/, hvilket er 1/6 mere end Ugen i Forvejen, og medens Begæret pr. Februar er yderst ringe da der allerede er sluttet meget for den Maaned, er det ret livligt for Marts/April Tonnage, som kan placeres til 18/ à 18/3. Fra Buenos Aires betalles 17/ O. C. pr. prompt, og Bahia Blanca tog ikke saa faa store Dampere til 18/ pr. Januar/Marts, ja endog 18/3 betalles for 4,500 Tons max. La Plata Markedet er det eneste, som for Øjeblikket er noget værd, og for de andres Vedkommende er der desværre ingen Udsigt til nogen Bedring i den nærmeste Fremtid. Kulfragterne ud til Montevideo eller La Plata er omkring 8/ fra Cardiff, idet der har været sluttet fra 7/9 indtil 8/3, og Befragtningerne Antal her været betydeligt.

Østen er mat. Birma betalte 19/ O. C. for Ris pr. Februar, Bombay 16/ for Erts til Baltimore, og fra Java sluttedes adskillige 6,000 Tons Baade pr. Juni, Juli, August til 25/ U. S. eller Evropa.

Sortehavet er stille, da flere Havne er tilfrosset, bl. a. Khersan, medens Isbryderne er i Funktion i Odessa. Denne Havn og Nikolajeff har sidst betalt henholdsvis 6/6 og 7/6 til London eller Rotterdam, 6 d. mere Hamburg eller Weseren. Fra Sulina var 6/3 det bedst opnaaelige L. H. A. R. og 8/ betalles til Danmark, én Havn, 3/3 to, 8/6 tre Havne, prompt.

Middelhavet ligger uforandret flovt, omend Befragtningernes Antal er større. Aleksandria tog nogle Dampere for Bomuldsfrø til 5/6 Hull, 6/ London. For Erts fra Bilbao til Middlesbro sluttedes sidst til 4/, den laveste Rate i en Aarrække.

Nordamerika tager kun faa Dampere, men Raterne er paa det nærmeste uforandret. Fra Golfen til U. K. eller Kontinentet er Raten paa Netto Charter nominel omkring 10/1½ pr. Februar/Marts. For Tømmer betalles 87/6 Genua, 107/6 Bahia Blanca pr. Februar.

Østersømarkedet er næsten ganske livløst, særlig for de russiske Havnes Vedkommende, idet den ortodokse Jul i disse Dage fejres. Sluttes der endelig en Fragt er det ren Tabsforretning, og Antallet af oplagte Dampere forøges stadig.

Kulfragterne er usle til Østersøen, men til Middelhavet er Tonen fast. Der er sidst betalt 4/ Tyne/Bandholm (1,400), 3/10½ Pillau (1,600), 3/10½ Blyth/Lybesk (2,200), 5/3 Blyth/Reval (2,200), 2/7½ Dunsten/London (1,400), 6/ Marseille (4,100), 8/3 Tyne/Venedig. Fra Cardiff blev der bl. a. sluttet til 4/9 à 5/ Lissabon, 6/6 à 6/9 Genua, 8/ Aleksandria eller Port Said, 6/9 Dakar, 5/9 Las Palmas.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge er intet nyt at melde fra sidste Uge; der er Stilstand overalt, saa at det hører til Undtagelserne, at Udfragt afsluttes, og noget Liv i den Retning er ikke at øjne. Returfragterne er ligeledes faa, saa at det fremdeles er vanskeligt at anbringe den i Fart værende Tonnage til lønnende Fragter.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

225 Tons Oljekager Hull Dok/Danmark 9/, 200 Tons Kul Burntisland/Tønsberg £ 6, 290 Tons Oljekager Dieppe/Stettin 13¼ Frcs., 300 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 6,

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har ligesom i den nærmest foregaaende Uge ligget fuldstændig livløst. Fra Kjøbenhavn blev sluttet et Par enkelte Skibe, saaledes til Assens for Hvede 19 $\frac{1}{2}$ Øre, at lade fra en Damper, der ventes i Midten af Maaneden; endvidere skal være sluttet Hørfro til Kjøge 11 Øre.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredstyrelsernes Formænd:

Kaptajn M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Forretningsfører H. Clausen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll., Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø; Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus; eller til Hovedkontoret, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt. C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør	J. Schmidl, Dragør.
Faxe og Omegn. "	J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig	J. P. Nielsen, Rødvig.
Stega og Nyord. "	N. P. Hansen, Nyord, Stega.
Bornholm	Th. Clausen, Rønne.
Midtøen	M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
Sydøen	Th. Nielsen, Svendborg.
Østøen	W. Iversen, Nyborg.
Langeland	A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordøen	C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø	Joh. Albertsen, Marstal.
Sydøen	P. Pedersen, Strandhuse, Kolding og H. Christensen, Vindingland, Vejle.
Midtøen	S. Christensen, Aarhus.
Nordøen	J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører Knud Petersen og M. Andersen.
Aarhus	— N. Knudsen.
Assens.....	— J. Jørgensen.
Esbjerg.	— J. Clausen.
Faaborg	— J. Amtoft.
Fredericia.....	— E. Thiellesen.
Frederikshavn..	— N. Petersen.
Horsens	Overretssagfører Schouenborg.
Kallundborg ...	Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.
Kjøbenhavn....	Højesteretsagfører Ludvig Arntzen.
Marstal.....	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart.....	— Philip Hansen.
Nexø.....	— H. Mauritzen.
Nyborg.....	— Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	— Axel Tønnesen.
Odense.....	— E. Kierboe og C. Knudsen.

Rønne.....	Sagfører Janus Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

Fra Sø og Land.

Fra Aug. I. Wolff & Co.'s Annonce-Bureau har vi modtaget den ny udkomne 17. Udgave af Bureauets Bladkatalog og Avertissementstakst. Den omfattende Fortegnelse, der byder en nyttig og paalidelig Vejledning ved Annoncering, har i Anledning af Firmaets 50 Aars Jubilæum faaet en særdeles smuk Udstyrelse. Som en Indledning til Kataloget har Hr. Redaktør Andreas Bruun skrevet »Et Kapitel af Annonceringens Historie i Danmark«, der giver et interessant Indblik i den Udvikling af Annonceringen her i Landet, i hvilken det vellede Firma har haft en saa væsentlig Andel.

Firmaet Aug. I. Wolff & Co. stiftedes som Annonce-Bureau betragtet i Januar 1858 af Brødrene Aug. I. Wolff, D. Th. Wolff og Wilhelm B. Wolff. Dets nuværende Indehaver er Hr. Georg Warburg, en Neve af Brødrene Wolff.

Fra Marstal Staalskibsbyggeri og Reparationsværft har vi modtaget et udeligt udstyret lille Hefte, der viser Værftet i Grundplan og set fra Havnen samt Interier fra Værftet.

Endvidere findes Illustrationer af en Del af Værftets Nybygninger og disses Aflohuug.

Den 6. ds. fejrede Thuro Sømandsforening sit 50-aarige Jubilæum ved en større Festlighed. Foreningens Formand er som bekendt Skibsreder P. Bum, dens Kasserer Skibsreder og Skibsbygger J. Ph. Jørgensen af Thuro.

Ugens Havarier.

Dora, Dpsk. af Kjøbenhavn, om hvis Skæbne man i længere Tid har været usikker, er d. 25. f. M. paa Rejsen fra Riga til Windau strandet paa Ruuo i Rigabugten og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet. Skibet, der var bygget i Sunderland i 1881, maalte 949 Netto Reg.-Tons.

Axelhuus, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Reval til Hjemstedet, er d. 26. f. M. strandet i Nærheden af Reval og befinder sig i en meget farlig Stilling. Bjergningsforsøgene er paa Grund af Is foreløbig indstillet. Besætningen er lundsut.

Polarstern, 3/m. Skonnert af Riga, er d. 3. ds. indbragt til Frederikshavn efter Stranding paa Læso. Ved Dykkerundersøgelsen fandtes Skibet saa stærkt beskadiget, at Reparation var nødvendig, hvorfor Losning af Ladningen, som bestaar af Flasker, er paabegyndt.

Nouh, 3/m. Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen til Porto Vecchio strandet ved Indsejlingen til Neathfloden. Skibet, der er læk, ventes at ville komme flot ved Flodtid, hvorefter det maa gaa i Dok for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Barskibet »Ravo« af Kragerø, der er indkommet i Helsingør Havn paa Grund af Skade, som det havde faaet under en Kollision

paa Rejse fra Wiborg til London med Trælast, blev d. 4. ds. bortsolgt ved offentlig Auktion.

Højstbydende blev Firmaet John Forbæh's Eff. i Kjøbenhavn med 4000 Kr., for hvilket Bud der gaves Hammerlag.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 7. Januar.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Windau 5. ds. herfra. — Alexandra, Kylesbech, afg. Boston 26. Decbr. hertil. — Algarve, Borries, p. Domesness 6. ds. for Riga. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Rouen 31. Decbr. fra Riga. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 4. ds. fra Liban. — Antwerpen, Madsen, afg. Neapel 6. ds. til Catania. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 5. ds. herfra. — Arno, Strubberg, ank. Rotterdam 2. ds. fra Konigsberg. — Aurora, Fischer, afg. Libau 4. ds. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Libau 1. ds. fra Boness. — Beira, Lunge, ank. Sunderland 31. Decbr. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Messina 3. ds. hertil. — Christian IX, Müller, ank. London 4. ds. herfra. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 6. ds. til Dunston. — Douro, Mortensen, ank. Oporto 3. ds. fra Liban. — Ferrara, Sinclair, ank. Stettin 5. ds. herfra. — Florida, Andersen, afg. Philadelphia 4. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. Konigsberg 6. ds. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Havre 1. ds. fra La Rochelle. — George I, Sorensen, ank. Libau 5. ds. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, dokker her. — Hengest, Harder, ank. hertil 5. ds. fra Reval. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 5. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Livorno 2. ds. fra Burntisland. — Jolantha, Simonsen, ank. Aarhus 5. ds. fra Antwerpen. — Kariu, Ryberg, afg. Stettin 31. Decbr. til Manchester. — Kasan, Hansen, afg. London 4. ds. hertil. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 25. Decbr. til New York. — Kiev, Jorgensen, ank. Libau 1. ds. fra Methil. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 4. ds. fra Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, p. Holtenau 7. ds. for Libau. — Loire, Craignou, p. Brunshüttel 2. ds. for Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Reval 31. Decbr. herfra. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 5. ds. fra Kristiania. — L. P. Holmblad, Swane, ank. Boston 6. ds. fra Kristiania. — Moskow, Meldahl, ank. Riga 3. ds. herfra. — Nicolai II, Kaas, afg. Kristiania 4. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Sonne, ank. Riga 3. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 1. ds. herfra. — Omsk, Jonsen, p. Holtenau 7. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, dokker her. — Pern, Christensen, ank. hertil 6. ds. fra Liban. — Pregel, Petersborg, ank. Hull 5. ds. fra Konigsberg. — Pennsylvania, Gotsche, afg. New Orleans 5. ds. hertil. — Rogaland, Wiese, afg. Manchester 4. ds. til Liverpool. — Saga, Wiberg, ank. hertil 31. Decbr. fra Riga. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 4. ds. fra Norrköping. — Skalholt, Larsen, ank. hertil 6. ds. fra Antwerpen. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 3. ds. fra Swansea. — Tiber, Beck, afg. Marseille 6. ds. til Tarragona. — United States, Wulff, afg. New York 4. ds. til Kristiansund. — Valdemar, Johnsen, ank. Skniskär 4. ds. fra Gefle. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. hertil 6. ds. fra Aarhus. — Ceres, Gad, ank. hertil 24. Decbr. fra Leith. — Lanna, Aasberg, ank. hertil 4. ds. fra Helsingør. — Tjaldur, Rothe, afg. herfra 3. ds. til Leith. — Vesta, Gottfredsen, afg. Thorshavn 5. ds. til Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, Schmidt, afg. Almeria 7. ds. — Sigurd, Petersen, ank. Genua 31. Decbr. — L. H. Carl, Petersen, afg. Sunderland 31. Decbr. — Erik II, Malneke, ank. Bordeaux 17. Decbr. — Volmer, Jorgensen, afg. Newcastle 4. ds. — Dan, Petersen, afg. Cardiff 3. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. South Shields 28. Decbr. — Knud II, Meyer, ank. Bristol 2. ds. — Danmark, Kraemer, ank. South Shields 15. Decbr. — Ragnar, Mikkelsen, ank. Kbhvn. 1. ds. — Skjold, Stahell, ank. Konigsberg 1. ds. — Halfdan, Hansen, ank. Blyth 31. Decbr. — Olaf, Jorgensen, ank. Dunston 1. ds. — Svend II, Jensen, afg. Cardiff 3. ds. — Harald, Schmidt, ank. Sunderland 29. Decbr. — Magnus, Hveysel, ank. Leghorn 1. ds. — Ivar, Juul-Larsen, afg. Cardiff 3. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, ank. Toulon 7. ds. — Vagn, Mahnecke, ank. Savona 2. ds. — Ulf, Drescher, afg. Bona 28. Decbr. — Leif, Huus, ank. Rouen 21. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Pensacola 30. Decbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Pensacola 27. Decbr. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, ank. Buenos Aires 1. Decbr. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Savannah 20. Decbr. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Genua 22. Decbr. — Excellence Pleske, Brandt, afg. Algier 30. Decbr. til Barry. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Cardiff 3. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Stockton 4. ds.

— Alexander Shukoff, Dahl, afg. Hull 2. ds. til Reval. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 4. ds. — Harald Klidgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Methil 4. ds. — I. N. Madvig, Seljødt, ank. Gand 5. ds. — Hamlot, Reese, ank. Newcastle 3. ds. — Helge, Poulsen, afg. Blyth 4. ds. — Rolf, Olsen, ank. Dunkerque 4. ds. — Niols R. Finsen, Jorgensen, ank. Libau 28. Decbr.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Oran 7. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Newport 2. ds. — Martha, Christensen, afg. Rotterdam 7. ds. — Elna, Rathje, afg. Grangemouth 27. Decbr. — Therese, Larsen, ank. Seaham 5. ds. — Simone, Olsen, ank. Aguilas 1. ds. — Jeanne, Løfler, afg. Svauseå 2. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Svauseå 6. ds. — Vera, Riso, ank. Sunderland 26. Decbr.

Nordse. Nordland, Møller, afg. Libau 2. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Flensburg 18. Decbr. — Engeland, Andersen, ank. Kjøge 7. ds. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 29. Decbr. — Rnsland, Madsen, afg. Ostende 7. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. West Hartlopool 24. Decbr. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Hull 26. Decbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Libau 3. ds. — Urania, Clausen, ank. Aarhus 31. Decbr. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 4. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kalundborg 31. Decbr. — Normannia, Erichsen, ank. Helsingør 4. ds.

Østersøen. Gratia, Sorensen, ank. Dunkerque 4. ds.

Union. Frisia, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 4. ds.

Inga. Flaudria, Nielsen, ank. Santander 1. ds. — Estonia, Winckler, ank. Seaham Harbour 5. ds.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, ank. Fairwater 2. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. Montevideo 14. Decbr. — Flynderborg, Larsen, afg. Libau 5. ds. — Frødensborg, Winther, ank. Fairwater 2. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Newcastle 25. Decbr. — Jomsborg, Jepsen, afg. Burntisland 27. Decbr. — Kronborg, Jensen, ank. Buenos Aires 15. Decbr. — Skanderborg, Jensen, ank. Stettin 31. Decbr. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 16. Decbr. — Stjerneborg, Lund, ank. Sunderland 31. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. Ghent 5. ds.

Dampskibsselskabet af 1898. Klampenborg, Palm, afg. Danzig 7. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 1. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Novorossisk 16. Decbr. — Skodsborg, Schmidt, afg. Memel 5. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. Port Talbot 3. ds. — Ulfborg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 28. Decbr.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Ronen 6. ds. — Dansborg, Møllerup, ank. Malmo 6. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. Barry 1. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 4. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Helsingborg 1. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Fairwater 3. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Cardiff 5. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afg. Port Talbot 5. ds. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Stettin 3. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Liverpool 24. Decbr.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Frederikshavn 7. ds. til Ghent. — Nancy, Nielsen, a fg. Eshjerg 7. ds. til Bremerhaven. — Nautik, Nielsen, afg. Hango 7. ds. til Rouen. — Nordse, Gram, ank. Hamburg 28. Decbr. — Noxos, Basse, ank. Granville 2. ds. — Ellen, Hansen, passeret Kaiser Willh. Kanalen 5. ds. til Gravelines. — Fylla, Christensen, passeret Helsingør 6. ds. til Memel. — Gerda, Iversen, ank. Huelva 4. ds. — Hebe, Pedersen, passeret St. Catherines Point 4. ds. til Stettin. — Cito, Thøgersen, ank. Grimsby 6. ds. — Napoli, Brinch, afg. Oskarshavn 5. ds. til San Juan de Nisva. — Bodil, Larsen, passeret Kaiser Wilhelm Kanal 23. Decbr. til Salerno. — Dagmar, Mathiasen, afg. Danzig 4. ds. til Belfast. — Norma, Nielsen, ank. Riga 6. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Stettin 2. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Liverpool 6. ds. — Alox, Lorentzen, ank. Stettin 6. ds. — Dagny, Fischer, ank. Konigsberg 4. ds. — Mary, Clausen, ank. Konigsberg 6. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, ank. Ghent 4. ds. — Karen, Uldall, ank. Sfax 3. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, pass. Perim 28. Decbr. for Udgaende. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Singapore 3. ds. for Udga. — Siam, Cortsen, ank. Yokohama 5. ds. for Udga. — St. Lucia, de Fine Licht, afg. Hongkong 29. Decbr. for Udga. — Cathay, Jensen, afg. Algiers 4. ds. for Udga. — Tranquebar, van Deurs, ank. Antwerpen 29. Decbr. for Udga. — Samui, Dahlenborg, afg. Antwerpen 6. ds. for Udga. — Indien, Borg, afg. Marseille 31. Decbr. for Hjemg. — Birma, Prahl, ank. Marseille 3. ds. for Hjemg. — Sibirien, Madsen, ank. Tjilatjap 7. ds. for Hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, afg. Kjøbenhavn 7. ds. — St. Croix, afg. St. Thomas 1. ds. — St. Jan, afg. Antigua 6. ds.

Era. Energi, Svane, ank. Nyborg 1. ds.

Term. Sura, Jensen, afg. Kjøbenhavn 5. ds. til London. — Helena, Sørensen, ank. London 4. ds. — Agnete, Petersen, afg. Korsør 5. ds. til Newcastle. — Hermia, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4. ds. — Alice, Schultz, ank. Newcastle 2. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Newcastle 5. ds. — Boruholm, Abrahamsen, afg. Kiel 3. ds. til Grangemouth.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, afg. Grimsby 6. ds. til Aarhus. — Axel, Christensen, ank. Seaham 3. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Kiel 6. ds. til Blyth. — Chr. Gylstorff, Poulsen, afg. Hango 5. ds. til Kjøbenhavn. — Wilh. Colディング, Bjarnason, ank. Antwerpen 3. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Swansea 4. ds. — Veraiy, Villadsen, afg. herfra 4. ds. til Burntisland.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Olsen, afg. Cardiff 3. ds. — Alf. Hage, Møller, afg. Cardiff 2. ds. — Ajax, Brorsen, ank. Helsingør 7. ds. — G. Koch, Jørgensen, afg. Cardiff 4. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 30. Decbr. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 29. Decbr. — Paris, Tholander, ank. Tuborg 8. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. Kjøbenhavn 28. Decbr.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cardiff 5. ds. — Wien, Brink, ank. Kjøbenhavn 31. Decbr. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 7. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Ko. Annetto Furness, Larsen, ank. Swineuinde 6. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Kjøbenhavn 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, ank. Terneuzen 6. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. Grangemouth 31. Decbr. — Frankrig, Friis, afg. Vejle 4. Decbr. — Belgien, Nielsen, afg. Windau 1. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 4. ds. — Allan, Nielsen, ank. Helsingør 2. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, ank. Gibraltar 7. ds. — Sophie, Svarrer, ank. Aracaju 7. ds.

Svendborg. Ludvig, Jørgensen, ank. Burntisland 29. Decbr. — Leif, Andersen, ank. Havre 30. Decbr. — Maagen, Jensen, ank. Nantes 31. Decbr. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Newcastle 29. Decbr. — Magnet, Gommessen, ank. West Hartlepool 30. Decbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Fredericia 1. ds. — Fulvia, Petersen, ank. Fowey 31. Decbr. — Fylla, Rasmussen, ank. Dahouet 31. Decbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. Exmouth 1. ds. — Erik, Christensen, ank. Holmestrand 4. ds. — Mine, Nielsen, ank. Nykjøbing F. 4. ds. — Ebenezer, Nielsen, ank. Newport 6. ds.

Era. M. Hay, Petersen, ank. Civitavecchia 1. ds. — Venus, Jensen, ank. St. Nazaire 31. Decbr. — Marie, Østermann, ank. Kjøbenhavn 1. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, afg. Falkenberg 1. ds. til Middelfart. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Allinge 2. ds. — Nauta, Stærke, passerede Lizard 1. ds. for øst. — Marcu, Albertsen, ank. Llanelly 4. ds. — Cores, Bager, ank. Jersey 4. ds. — Nauta, ank. Falmouth f. O. 5. ds. — Olga, Bonnelykke, ank. Leith 4. ds. — Argo er den 4. ds. afsejlet fra Rio Grande til Cork eller Falmouth f. O. — Forældres Minde, Christensen, ank. Porsgrund 5. ds. — Kodan, Hansen, er afsejlet fra Rio Hache til Falmouth.

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 regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstandene i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retninger er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

52. Stormvarsel-Signaler midlertidig indstillet. Fyrskibene »Horns-Rev« og »Vyl«, Nordsoen. Da Gnistelegrafapparaterne paa

Blaavands-Huk Fyr er i Uorden, gives indtil videre intet Stormvarsel Signal fra Fyrskibene »Horns-Rev« og »Vyl«.

53. Lystønder midlertidig inddraget. Graadyb, Nordsoen. I Graadyb er Lystønderne Søren Jessens-Sand, Faas-Sandende (Jerg), Top-sand og Sanddøden ombyttet med Vintersømærkerne.

54. Løb afmærket. Dybde. Gaasholm-Løb. Thyborøn-Kanal. Limfjorden. Nordsoen. Afmærkningen af Gaasholm-Løb er nu foretaget. Anduvnings-Vageren i Nissum-Bredning ligger i 5 m. Vand, c. 1 Kbl. S. 32° Ø. for Løbets SØ-lige Indløb. Stagerne staar i 2, 3 og 3,5 m. Vand. Der er kun 2,5 m. Vand med daglig Højvande i Løbets N-lige Del. Løbets Midtlinie gaar i S. 35° Ø. og N. 35° V. (Kort Nr. 158).

55. Fyr midlertidig slukket. Lysegrund. Kattegat. Baakefyret Lysegrund er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

56. Klokketønder inddraget. Smaalands-Farvandet. Klokketønderne Bøgestrom og Kirkegrund er ombyttet med Vintersømærkerne.

57. Klokketønder inddraget, Fyr slukket. Svendborg—Rudkjøbing—Marstal. Farvandet Syd for Fyn. I Løbet Svendborg—Rudkjøbing—Marstal er Klokketønderne inddraget og Fyrene slukket paa Grund af Is.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

58. Fyr forandret. Lösingskær. Pampusfjæden. Sverig. Lösingskær Fyr er nu forandret og viser grønt og hvidt vekslende Lys.

59. Fyrskibet »Grep« inddraget. Den 21de December 1907 er Fyrskibet »Grep« inddraget for Vinteren.

60. Sømærker opført. Uleåborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Paa Grunden Valtosenkari er rejst en Stang med hvid Firkant. 63° 58', N. Br. 24° 44', Ø. Lgd. Paa Hanhinonlandet SV.-Kyst er rejst en hvid, firkantet Tavle. 64° 58', N. Br. 24° 44', Ø. Lgd. Paa Pöllölandet Ø.-Pynt er rejst en Stang med Kost. 64° 58', N. Br. 24° 43', Ø. Lgd.

61. Ledemærker forandret. Vasa Distrikt. Bottniske Bugt. Paa Tjårbådan er opført to Bunker. Den S-lige er en Pæl med hvid Trekant med Spidsen opad. 63° 2', N. Br. 21° 18', Ø. Lgd. Den N-lige er en Pæl med hvid Firkant. 63° 2', N. Br. 21° 18', Ø. Lgd. De leder i Farvandet fra Malskäret forbi Norra Trällsten Stage med Kryds og Nya Krockpriecken V-lige Prik til Nikolaistad. Baaerne paa Högådan er borttaget.

62. Fyrskibet »Årnsgrund« inddraget. Finske Bugt. Den 21de December 1907 er Fyrskibet »Årnsgrund« uden for Helsingfors inddraget.

63. Isbrydergebyr opkræves. Stettin. Tyskland. Ifølge Telegram fra det danske Konsulat i Stettin opkræves Isbrydergebyr fra den 3die Januar 1908.

II. Kattegat og Skagerrak.

64. Lystønde inddraget. Store-Middelgrund. Lystønden Ø. for Store-Middelgrund er midlertidig inddraget.

III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

65. Fyrskibet »Amrumbank« udlagt. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Amrumbank« udlagt.

66. Fyrskibet »Eider-Galliot« inddraget. Lodstjeneste. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Eider-Galliot« inddraget. Lodstjenesten besøges saa vidt muligt fra Dampere »Triton II«.

67. Vrag afmærket. Helgoland Ø. Det Ø. for Helgoland sunkne Vrag er Skønnerten »Industrie«. Det ligger i 14 m. Vand. En Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse er udlagt 1/2 Kbl. Ø. for Vraget. 54° 14', N. Br. 8° 8', Ø. Lgd.

68. Fyrskibet »Krautsand« inddraget. Elben. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Krautsand« inddraget for Is.

69. Lystønder inddraget. Weser. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønde 10 i Dwarsgat og Lystønden oven for Geeste Munding ombyttet med Vintersømærkerne.

70. Opmaalingsbaaens Beliggenhed. Alte Mellum. Jade. Opmaalingsbaaen paa Alte Mellum staar paa 53° 44' 27" N. Br. 8° 9' 12" Ø. Lgd.

71. Fyrskib og Lystønder inddraget. Jade. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Geniusbank« og Lystønde 16 i Jade inddraget for Is, og Lystønde 13 ombyttet med Viintersømærkerne.

72. Lystønder inddraget. Ems. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne G 1—G 5 og G D i Ems og E G ved Emden Yderhav ombyttet med Vintersømærkerne.

73. Vinterafmærkning. Boontjes. Zuiderzee. Holland. I Boontjes er den rød og sort vandret stribede Lystønde Nr. 1, den røde Lystønde Nr. 6 og den sorte Lystønde Nr. 9 ombyttet med Vintersømærkerne.

74. **Vinterafmærkning. Blauwe Slenk og Inshot.** Den rød og sort vandret sribede Lystonde Nr. 1, Langezand, i Inshot, samt de to røde Lystonder Nr. 2 og 8 a og de to sorte Lystonder Nr. 7 a og 13, i Blauwe Slenk, er ombyttet med Vintersmærkerne.

75. **Tønde udlagt. Marsdiep.** I Marsdiep, S. for Oude Schild, er i 60 dm. udlagt en Stumptonde Nr. 14. 53° 1' 44" N. Br. 4° 50' 40" Ø. Lgd. Om Vinteren ligger en sort Vager med afkortet Kegle paa Pladsen.

76. **Taagesignal forandret. Hoek van Holland.** Taagesignalet ved Fyret paa Noorderhoofd er nu forandret. Det ny Taagehorn giver hver 15 Sek. Et-Stod af 2 $\frac{1}{2}$ Sek. Varighed. Det gamle Taagehorn er foreløbig bibeholdt og skal benyttes, dersom det ny kommer i Uorden, og da give Et-Stod af 3 Sek. Varighed hver 40 Sek. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

77. **Dybde. Zeegat Hoek van Holland.** I Nieuwe Rotterdamse Waterweg er Dybden nu ved daglig Lavvande 87 dm.

78. **Vinterafmærkning. Hellegat, Beningen og Vuile Gat.** I Hellegat er den rød og sort lodret sribede Lystonde HG—HD, i Beningen, de røde Lystonder Nr. 1 og 2, og i Vuile Gat de rød og sort vandret sribede Lystonder Nr. 1 og 4 og den røde Lystonde Nr. 3 ombyttet for Vinteren med røde Vagere med Stage.

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

79. **Tønde inddraget. Somme. Frankrig.** Den sorte Spids-tonde, mærket B 1, som midlertidig afmærkede det gamle S.-Løb i Somme, er inddraget, da Løbet er fuldstændig tilsandet. 50° 14' N. Br. 1° 30' Ø. Lgd.

80. **Afmærkning af Vrag forandret. Havre.** En grøn Lystonde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt NV. for Vraget af Dampereen »Ville de Tarragoue« i Havre Forhavn. 49° 29' 5" N. Br. 0° 5' 33" Ø. Lgd.

81. **Taarn forhøjet. Brividic. Chenate d'Argenton.** Det sorte Taarn paa Brividic er forhøjet og er 2,2 m. over Højvande, det er e. 4 m. i Diameter. 48° 31' 17" N. Br. 4° 46' 52" V. Lgd.

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

82. **Taarn ødelagt. Pierres Noires (Chivignete). Etel. Frankrig.** Pierres Noires sort og rødt vandret sribede Taarn er til Dels ødelagt af Søen. Dets øverste er netop overflydt ved Højvande.

83. **Vrag afmærket. Bahia do Funchal. Madeira.** En grøn Tønde, mærket »Naufragio«, er i 50 m. Vand udlagt ved Vraget af Lagteren »Macedon«, som er sunket i Bahia do Funchal. 32° 37' 38" N. Br. 16° 54' 30" Ø. Lgd.

84. **Taagesignal oprettede. Bulluck Point. Providence River. Narragansett Bay. Rhode Island. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Ved Bulluck Point Fyr gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 15 Sek. slaas To-Slag. 41° 44' 16" N. Br. 71° 21' 53" V. Lgd.

85. **Lystønde forandret. Point Judith. Rhode Island. Lys- og Flojtetønde, som til Forsøg laa $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 79 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Point Judith Flojtetønde, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser, Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek.**

86. **Fyr forandret. Montauk Point. Long Island. New York.** Montauk Point Fyr er forstærket og viser nu Et-Lyn af $\frac{1}{10}$ Sek. Varighed. 41° 4' 16" N. Br. 71° 51' 27" V. Lgd.

87. **Lys- og Flojtetønde inddraget. Godney Channel. New York Lower Bay. New York.** Omtrent den 14de Januar 1908 inddrages Lys- og Flojtetønden, som til Forsøg var udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 79 $\frac{1}{2}$ V. for Godney Channel Lys- og Flojtetønde.

88. **Ledefyr tændt. Smyrna River (Duck Creek). Delaware Bay.** V. for Midten af den gravede Rende over Duck Creek Flats er tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar paa Smyrna River S.-Side, fra Reedy Island Forfyr i S. 30 $\frac{1}{2}$ Ø. og fra Bombay Hook Fyr i N. 74 $\frac{1}{2}$ V. Det lyser fra S. 89° V. gennem V., N., Ø. og S. til S. 24 $\frac{1}{2}$ V. Flammens Højde: 7,2 m. Hvid Fyrpæl. 39° 21' 52" N. Br. 75° 30' 51" V. Lgd. Bagfyret staar e. 1 Kbl. S. 56 $\frac{1}{2}$ V. fra Forfyret. Det lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 11 m. Brun, firkantet, pyramideformet Gitterbaake. 39° 21' 48" N. Br. 75° 30' 57" V. Lgd.

89. **Lys- og Flojtetønde inddraget. Chesapeake Bay. Virginia.** Lys- og Flojtetønden, som til Forsøg var udlagt 8 $\frac{1}{2}$ Sm. 65 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Cape Henry Fyr, er inddraget.

90. **Tønde flyttet. Lambert Point. Elizabeth River. Virginia.** Den sorte Spirtønde Lambert Point Nr. 11 L er flyttet og ligger nu i 7 m. Vand, fra Lambert Point ovre Pier i S. 33 $\frac{1}{2}$ V., og fra Lambert Point ubenyttede Fyrtaarn i S. 15 $\frac{1}{2}$ Ø.

91. **Vrag afmærket. Albemarle Sound. North Carolina.** Dampereen »Tourist« er sunket i Albemarle Sound i 6 m. Vand, fra Reeds Point Fyr i S. 47 $\frac{1}{2}$ V., og fra Laurel Point Fyr i N. 80° Ø. Vraget er afmærket med nogle Stager. 36° 1' N. Br. 76° 18' V. Lgd.

92. **Mærketønde forandret. Fyrskibet »Frying Pan Shoals«.** North Carolina. En Stumptonde, mærket W, er som Mærketønde udlagt $\frac{1}{2}$ Sm. N. 47° V. fra Fyrskibet »Frying Pan Shoals«.

Spirtønden W 1, som laa paa Fyrskibets tidligere Station, er inddraget.

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

83. **Fyr tændt. Calcasieu Pass. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Et rødt, fast Fyr er tændt $\frac{3}{8}$ Sm. S. 4 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Calcasieu Fyr. Flammens Højde: 11 m. Det vises fra en hvid, firkantet, pyramideformet Baake, som staar i 1,2 m. Vand, 16 m. fra V.-Kysten af Calcasieu River. Holdt overet med Calcasieu Fyr leder det over Barren ved Indløbet til Dæmningen. 29° 46' 32" N. Br. 93° 20' 41" V. Lgd.

84. **Grund afmærket. Sabine Pass. Texas.** En Spirtønde er i 3 m. Vand udlagt ved en Grund lige over for den nedre Ende af Sun Oil Company's Værft, 2 Sm. N. 49° V. fra Sabine Pass Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

85. **Fyr forandret. Fiume. Østerrig-Ungarn.** De to røde, faste Fyr paa Hovedet af Maria Theresia Bolgebryder i Fiume Havn er ombyttet med et rødt, fast Fyr. Det lyser kun over den iudre Havn. 45° 19',^c N. Br. 14° 25',^a Ø. Lgd.

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

86. **Tønde forandret. Bahia de Louranco Marques. Afrika Ø.-Kyst.** Den sorte Tønde ved Indløbet til Canal de Hope er ombyttet med en sort Spirtønde med sort Kegle.

Karantænebestemmelser m. m.

87. Frankrig. — Tunis Havn er erklæret for pestfri.

Sverig. — Philippeville er erklæret for pestfri.

Norge. — Tunis, Philippeville og Oran er erklæret for pestfri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyde $\frac{1}{2}$ Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg

Korts eller Bogs Nr.	Norge:
N	Generalkort over Skagerrak fra Færder til Utsire, i to Blade. 1: 350,000. 3,00 Kr. pr. Blad.
	Japan:
N 249	Cbaasban Road. 0,15 y.
R 165	Entranco of Imuri Wan to Ikitsuki Seto.
	Nord-Amerikanske Fristater:
N 2453	South America. — Magellan Strait: English, Crooked, Long, and Sea Reaches.
N 2450	South America. — Argentina: Buenos Aires Roads.
N 2454	South America. — Chile: The Channels between Maulin Bay and Port Mount, with plans of Port Mount; Port Abtao; River Maullin.
R 1542	South America. — Brazil: Santa Catharina Island, including, Santa Catharina Strait.
R 446	South America. — Chile: Channels between Magellan Strait and the Gulf of Trinidad.
R 452 e	South America. — Chile: Ancharages in or near Magellan Strait.
it 1203	South America. — Chile: Arica Road.
	Tyskland:
N	»Verzeichnisses der Leuchtfeuer aller Meere«, 1908, sluttet 1. Dezember 1907 *):
	Heft I: Ostsee, Belte, Sund, Kattegat und Skagerrak (Tit. I und II), heftet 0,75 Mk., indbundet 1,35 Mk.
	Heft II: Nordsee, Nördliches Eismeer (Tit. III und XIII), heftet 0,75 Mk., indbundet 1,35 Mk.
	Hoft III: Englischer Kanal, Westküste von England und Schotland, Küsten von Irland (Tit. IV), hofet 0,50 Mk., indbundet 1,10 Mk.
	Heft IV: Mittelmeer, Schwarzes und Asoisches Meer (Tit. V), heftet 1,00 Mk., indbundet 1,60 Mk.
	Heft V: Nördlicher Atlantischer Ozean (Tit. VI), heftet 1,20 Mk., indbundet 1,80 Mk.
	Heft VI: Westindien und Südlicher Atlantischer Ozean (Tit. VII und VIII), heftet 0,60 Mk., indbundet 1,20 Mk.
	Heft VII: Indischer Ozean og Ostindischer Archipel (Tit. IX und X), heftet 0,60 Mk., indbundet 1,20 Mk.
	Heft VIII: Nördlicher und Südlicher Ozean (Tit. XI und XII), heftet 0,60 Mk., indbundet 1,20 Mk.
	*) Tillæg for Decb. 1907 følger med hvert Hefte. Fortegnelse over Tidsignalstationer er nu som Anhang indordnet i ovenstaaende otte Hefter.

INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, d. 9. Januar 1908. — Dansk Søulykko-Statistik. — Hovmesterens Stilling om Bord. — Fragtnarkeket. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitionline à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 20 Gange 50 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

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 Roster og Utoøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul.
„Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernerkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telef. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Jan. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	91 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
Danmark.....		70 ¹ / ₂	72
Norden.....	92	92	92 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	65	64 ¹ / ₄	65
Carl.....	89	88 ¹ / ₂	89
Dannebrog.....		86	88
Skjold.....		64	65
Urania.....		54	55
Union.....		67	68
Dampsk. af 1898.....		84 ¹ / ₂	85 ¹ / ₂
Højmdal.....	100—	99 ³ / ₄	100 ¹ / ₂
Østasiatiske.....	129 ¹ / ₄	129	129 ¹ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....	67 ¹ / ₂	69	69
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		110	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	81 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	81 ¹ / ₂	81 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	84—	83 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 % — — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	92
4 % — — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ³ / ₄	98
4 % — — — 7. — ..	91 ³ / ₄	91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₄	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		151	151 ³ / ₄
Privatbank.....	122 ³ / ₄	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Landmandsbank.....	130 ¹ / ₂	130 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Handelsbank.....	138	138	138 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	100 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	100 ¹ / ₄	100 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	80 ³ / ₄ — ¹ / ₂	80 ¹ / ₂	80 ³ / ₄
Helsingers Jærnsk.....	96	96	96 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	186 ³ / ₄ — ¹ / ₂	186 ¹ / ₂	186 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....		136 ¹ / ₄	136 ³ / ₄

Vekselkurser d. 7. Januar 1908

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.45	89.20
London.....	18.33	18.28
Paris.....	72.95	—
Amsterdam.....	151.60	—
Wien.....	78.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Januar 1908.

Russiske Noter.....	214.20
1 % Russiske Consols.....	79.20
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	71.40
5 % Mexikanske 1899.....	99.75
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — 1890.....	92.50

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

„Foren. Dampsk.“ 10,000, „Norden“ 6,000, „Kbhvn.“ 14,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 2,000, „Union“ 14,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 204,000, „Østas. Komp.“ 104,000

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

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



**Schmidt's
Patent Davit.**

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:
KAY DYHR.
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886.
Telegramadresse: KAYDYHR.

**Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

AXEL LUND

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

Skibsfører Sigurdsens

**Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det **bedste**
i Markedet.
Officielt anerkendt at
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdsen, Nordby, Fanø

**Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brotfabriker**

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

Galease

„Anna“, 30²⁴/₁₀₀ Netto Tons,
laster 68 Tons dw., godt ud-
halet, to Stel Sejl, sejler uden
Ballast, er billig til Salg.

Skibsfører **G. Hansen,**
Lohals.

LANDMANDSBANKEN

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

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Til Skibsproviant

anbefales
Pølser og Flæsk
til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kjedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

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

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

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandtræde 3.

Th. Lang,

Smede- og Mæskinværksted
Gasværkshavnen.
Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 28,779 y.

Bidrag til Sømandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiraltets Kort.
Lager af
Imray's Kort, Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftf.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

**2 Skibe, 1 Kronometer,
1 Halvsextant til Salg.**

En Sejlskonert, bygget
1903 af Staal, 49 Reg.-Tons,
laster 110 Tons eller 40 Stdr.
v. Træ, en Sejlskonert, bygget
1903 af Eg, 49 Reg.-Tons, laster
112 Tons eller 35 Stdr. Træ,
samt et Kronometer og en
Halvsextant sælges billigt.
Købere behøve at indlægge
Billet, nrk.: „Søfart 212“, paa
Aug. J. Wolff & Co.'s Ann-
Bur., Kjøbenhavn.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,
Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

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.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henhørende Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1842.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmøld“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales. Nybygninger. Reparationer.

Moderate Prices.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreokvipering

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas värdsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

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.

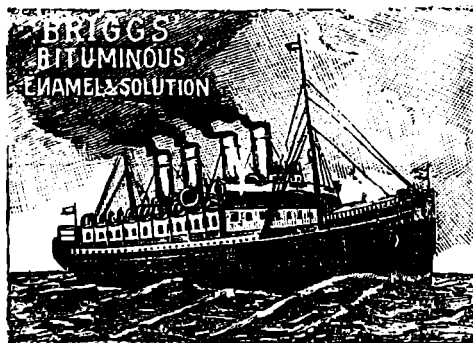
Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

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



Emallen
paalægges varm — 1/2 — 1/3 —
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

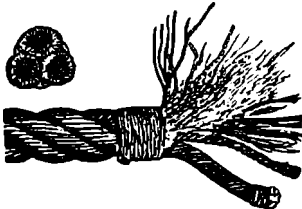
Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Taifuntrosser

(pat. Tyaki., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestående af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

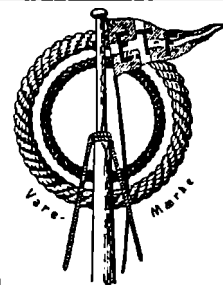
Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortødt 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. GOHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Kunsthvæverier Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverier af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 610.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herrekvipering.

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

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibefart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Januar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

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

Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet 8282. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1036.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træsksbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
sædeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegr.-Adresse: 170 København.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. København K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

— Priskurant gratis og franko. —

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 300 Tons Egenvægt.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faae hos: **F. Preisler,** Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og **Sigurdssens, Nordby, Fanø**

Sejlskib til Salg.

Skonnerten „Odin“ af Svendborg, beliggende i Svendborg Havn, bygget paa Thure i 1874, maaler 124,43 Reg.-T., klassificeret til 5/6. 11. i Fransk Veritas til Marts 1910, en god Sejler, er til Salg ved Henvendelse til

Havnefoged **Carl E. Møller,** Svendborg.

Galease,

47,56 Brutto Tons, 38,06 Netto Tons, laster 88 à 90 Tons Død-Vægt. Klasse 3. 3. 1. 1 med Stjerne, 2 Aar gammel, er til Salg ved Henvendelse til

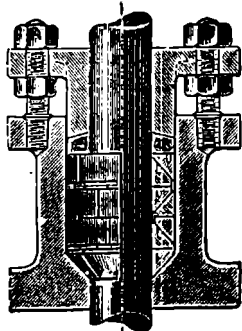
P. L. Thomsen
Teglade 17. Marstal.

M. Ohlsson

Gråbrødersgatan 13, Malmø.
Køb og Salg af
Sejl- og Dampskibe.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forsretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.



Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts
selvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallen

paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom Farve. Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers og Dek.

2 Skibe, 1 Kronometer, 1 Halvsextant til Salg.

En Sejlskonnert, bygget 1903 af Staal, 49 Reg.-Tons, laster 110 Tons eller 40 Stdr. v. Træ, en Sejlskonnert, bygget 1903 af Eg, 49 Reg.-Tons, laster 112 Tons eller 35 Stdr. Træ, samt et Kronometer og en Halvsextant sælges billigt. Købere behøge at indlægge Billet, mrk.: „Sefartj212“, paa Aug. J. Wolff & Co.'s Ann-Bur., Kjøbenhavn.



Bidrag til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Galease

„Anna“, 30⁰⁰/100 Netto Tons, laster 68 Tons dw., godt udhalet, to Stel Sejl, sejler uden Ballast, er billig til Salg.

Skibsfører **G. Hansen,** Lohals.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2876
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshaven.
Fabrik for selvsmerende „Lossehjul.“
Telf. 29,779 y.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jærkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

LANDMANDSBANKEN

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

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.

Læge **H. C. Lund.**

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—9, 8—6 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

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

Palle Sørensens Eff. Sølvtorvet 4.

Lager af Uhr-, Barometre, Termometre, Brilller, Pincenez, Kikkerte.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Motoren „Gideon“ er bevist den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 16. Januar 1908.

Der synes atter at være Uro i Passagerfarten over Atlanterhavet. Eller maaske rettere, Uroen er stærkere end sædvanlig, thi nogen dybere eller blot nogenlunde varig Fredstilstand synes i Grunden nærmest at være et Fænomen, som kun kendes af Navn — og til Nød overfor Offentligheden.

Denne Gang har øjensynlig Cunard Liniens to ny kæmpemæssige Turbinedampere, der som bekendt for kort Tid siden er bleven indsat paa Ruten, bidraget væsentligt til Stridens Opblussen, hvad der nærmere fremgaar af de nedenfor gengivne Ritzau Telegrammer:

New-York, 10. Januar. Da Cunard-Linien har nægtet at forhøje Overfartspriserne for 2. og 3. Kahyt med Damperne »Lusitania« og »Mauretania« med $3\frac{3}{4}$ Dollars, har White-Star-Linien nedsat Prisen paa alle sine Skibe med $3\frac{3}{4}$ Dollars. Cunard-Linien nedsatte straks Priserne med samme Beløb, hvorpaa White-Star-Linien svarede med en ny Nedsættelse. Man venter, at Cunard-Linien vil følge efter og igen nedsætte Priserne. Da de ny Priser ogsaa gælder for Cherbourg, har den franske Linie nedsat Priserne for 2. Kahyt fra Håvre med 2 Dollars.

Hamburg, 10. Januar. Den 18. Januar vil der i London finde en Konference Sted mellem de transatlantiske Dampskibsselskaber.

Liverpool, 11. Januar. Som Svar paa White-Star-Liniens Nedsættelser har Cunard-Linien nedsat Mellemdækspriserne i den transatlantiske Skibsfart med 15 sh.

Hamburg, 14. Januar. Da Forhandlingerne mellem de engelske Dampskibsselskaber om Passagerpriserne over Atlanterhavet endnu ikke er afsluttet, er det til d. 18. Januar fastsatte Fællesmøde mellem engelske og kontinentale Selskaber udsat til d. 3. Februar. Inidertid afholder de kontinentale Selskaber et Forhandlingsmøde i Köln i Dagene d. 17. og 18. ds.

Southampton, 14. Januar. (Ritz. Bur.). American-Linien har besluttet yderligere at nedsætte Passager-taksterne over Atlanterhavet, nemlig til 10 Pd. Strl. for 1. Kl., 6 Pd. Strl. for 2. Kl. og $4\frac{1}{2}$ Pd. Strl. for 3. Kl. White Star Linien behuder lignende Nedsættelser.

Overenskomst mellem Dampskibsselskaber. Bremen, 10. Januar. (Ritz. Bur.). Mellem Norddeutscher Lloyd og Hamburg—Amerika Linien er der sluttet en Overenskomst, der for de nærmeste Aar sikrer et enigt Samarbejde mellem de to Rederier paa alle de vigtigste Omraader af deres Trafik.

Bremen, 11. Januar. (Ritz. Bur.). Mellem Norddeutscher Lloyd og det japanske Dampskibsselskab Nippon-Jusen-Kaisha er der truffet en Overenskomst, hvorefter det japanske Selskab trækker sine Skibe ud af Skibsfarten paa Bagindien. Ved Overenskomsten, der er meget tilfredsstillende for begge Parter, gøres der Ende paa en Kamp, der har varet $1\frac{1}{2}$ Aar og trykket Fragt- og Passagertaksterne.

Opholdsrum og Folkerum. Som tidligere meddelt har Indenrigsministeriet under 12. Decbr. 1907 nedsat en Kommission til at udarbejde Forslag til Ændringer i de ved Reglement af 10. Decbr. 1892 givne Regler om Skibsmandskabs Opholdsrum.

Det vil vække udelt Tilfredshed blandt Sejlskibsredere at erfare, at Indenrigsministeriet efter Henvendelse fra Dansk Sejlskibsrederi Forening d. 13.

ds. har udnævnt d'Hrr. Skibsreder og Skibsbygger J. Philip Jørgensen af Thurø og Skibsinspektør H. N. Skou af Esbjerg til Medlemmer af Kommissionen.

Thurø Sømandsforenings 50-aarige Jubilæum, der fandtes nævnt i sidste Nummer af Bladet, har, som det fremgaar af de siden da modtagne Svendborg Blade, været omfattet med overordentlig megen Sympati fra alle Sider.

Foreningen stiftedes i 1858 af R. P. Petersen, L. Jørgensen og Ole Rasmussen og havde i Begyndelsen ikke faa Vanskeligheder at kæmpe mod. Senere gik det dog væsentligt bedre som Følge af en Del private Mænds Bistand. Understøttelserne er i Aarenes Løb vokset, og Foreningen har i stedse stigende Grad kunnet løse sin Opgave, at være til Hjælp og Støtte for Sømandsbefolkningens trængende Medlemmer.

Blandt Deltagerne i Festligheden, der d. 6. ds. afholdtes i Thurø Kro, nævner vi Foreningens Formand og Ærespræsident, Skibsreder P. Bom, dens Kasserer, Skibsbygger J. Ph. Jørgensen, der i 25 Aar har varetaget denne Post. Endvidere Mæglerne H. A. Hansen, og R. S. Hansen, Lærer Mikkelsen, Fiskerifoged J. Nielsen, Skibsreder Møller, Kjøbenhavn, Folketingsmand, Hofjægermester Neergaard, Navigationskolebestyrer Tuxen og Skibsreder Christiansen.

I Kristiania er i Følge norske Blade i disse Dage dannet en Rederforening for mindre Sejlskibe under Navn af Norske Smaasejlskibsrederes Forening. Den har til Formaal at arbejde for Sammenhold mellem alle Redere og Førere, som sejler i Fjorden, paa den norske Kyst Nordefter, Sverige, Danmark og Tyskland samt søge opsat Minimaltarif for Fragter til de forskellige Steder. I Foreningen er allerede indmeldt 75 Smaafartøjer. Bestyrelsen er bemyndiget til at udarbejde Minimalfragter, og Foreningen skal samarbejde med den tidligere stiftede Frederiksstad Fragtemandsforening. I de vigtigere Byer langs Kysten er det Meningen at ansætte Befragtningsagenter for Foreningen.

Generalkonsulatet i Kristiania har under d. 7. ds. indberettet til Udenrigsministeriet:

Isafgiften i Frederiksstad og Sarpsborg Havnedistrikter. I Henhold til kongelig Resolution af 31. December f. A. er Isafgiften i Frederiksstad og Sarpsborg Havnedistrikter bleven nedsat med 20 pCt.

Den hidtil opkrævede Isafgift var 3 Øre pr. Ton for lastede Fartøjer, som ankom fra eller afgik til Udlandet og en lignende Afgift for Varer indlastede i saadanne Fartøjer samt $1\frac{1}{2}$ Øre pr. Ton for ballastede eller ulastede Fartøjer.

Frihavnsspørgsmaalet i Malmø. Den i Februar 1906 nedsatte Frihavnskommission har nu afgivet Beretning om sit Arbejde. Paa et Møde i November forelagde Ingeniør Hörnell Forslag til et Frihavnsanlæg i Malmø. Kommissionen opfordrede ham til sammen med Ingeniør Gleim at udarbejde Forslag til en Frihavn ved Malmø væsentlig i Overensstemmelse med det fremlagte skitserede Forslag. I den indre Frihavn foreslaas opført et Silopakhus i Lighed med det i Kjøbenhavns Frihavn, et Magasin i flere Etager og et Lagerhus som det kjøbenhavnske. Havnen skal efter Forslaget være færdig til Nytaar 1911.

Til Formand i Frihavnskomiteen er i Stedet for afdøde Ingeniør R. F. Berg valgt Oberstløjtnant G. Kinell.

Bjerges Skibsbesætning. Hamburg, 13. Januar. (Ritz. Bur.) Den danske Bark »Thora«, der i Gaar ankom til Brunsbüttelkoog, medførte Besætningen, 6 Mand, fra den franske Skonnert »Elisabeth«, tilhørende Rederiet H. Joubert i Hennebaut. »Elisabeth«, der var paa Rejse fra Swansea til Pélé med en Ladning Kul, havde under en Storm d. 29. Decbr. paa 6° 14' V. L. og 49° 6' N. Brd. mistet Masterne og var sprungen læk. Skibet blev forladt i synkefærdig Tilstand og Mandskabet senere optaget af »Thora«.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmande bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Skibsfarten og Toldvæsnet.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har d. 8. ds. under Henvisning til det for Rigsdagen forelagte Forslag om ny Lønningsbestemmelser for Toldetaten rettet en Henvendelse til Rigsdagen og til Finansministeriet angaaende Toldvæsnets Ekspeditionstid og de Afgifter, der paalignes Skibene for Toldopsyn udenfor Ekspeditionstiden.

Nedenfor findes gengivet Ordlyden af det til Rigsdagen rettede Andragende.

Til Rigsdagen.

Efterat Repræsentationen i 1902 til Finansministeriet havde indgivet Andragende om, at de Beløb, der af Toldvæsnet afkræves Skibsfarten for Vagthold og Diæter, maa søges dels ophævet, dels reduceret, er der af Generaltolddirektoratet foretaget visse Forandringer med Hensyn til Vagtforholdene, medens det iøvrigt ikke paa det daværende Tidspunkt mente at kunne imødekomme de fra Skibsfartens Side fremsatte Ønsker. De af denne paa dette Omraade ønskede Reformen staar til en vis Grad i Forbindelse med Ordningen af Toldfunktionærernes Lønningsforhold, og da der nu af Regeringen er forelagt Rigsdagen Lovforslag om ny Lønningsbestemmelser for Toldetaten, tillader Repræsentationen sig at andrage den høje Rigsdag om, at der ved dette Lovforslags Gennemførelse maa blive fastsat andre Bestemmelser med Hensyn til Toldvæsnets Ekspeditionstid og til de Afgifter, der paalignes Skibene for Toldopsyn udenfor Ekspeditionstiden.

Toldvæsnets Ekspeditionstid er i Henhold til Toldforordningens § 101 fra Solopgang til Solnedgang. Dette giver om Sommeren en meget lang Arbejdsdag og om Vinteren en meget kort; denne sidste kan ikke sættes til mere end 6 á 7 Timer, og det paafører Skibsfarten betydelige Omkostninger, enten i Form af forlænget Ophold for Skibene eller Særbetaling til Toldopsynet for Arbejde udenfor Ekspeditionstiden, at denne i en

saa stor Del af Aaret er saa kort. Det vilde efter Repræsentationens Opfattelse være tjenligt baade for Skibsfartens og Handelens Interesser, at der blev fastsat en for hele Aaret ens eller næsten ens Ekspeditionstid, hvad ogsaa er Tilfældet i flere af de øvrige Lande med stor søværts Omsætning. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Længden af Ekspeditionstiden skal Repræsentationen gøre opmærksom paa, at det er af største Betydning ikke alene for Skibsfarten, men for Omsætningen i Almindelighed, at den fastsættes saa rigelig som mulig. Dette er af Interesse for saa vide Kredse i Samfundet, at det med Rette kan betegnes som en almenyttig Foranstaltning, om Staten bringer de Ofre, som en udvidet Ekspeditionstid kræver. Repræsentationen maa derfor anse det for meget ønskeligt, at der her i Danmark fastsættes en lige saa lang Ekspeditionstid som i de Lande, der har den længste Kontroltid; dette er vistnok England og Hamburg, hvor Ekspeditionstiden er 12 Timer daglig. Af mange praktiske Grunde vil det desuden være hensigtsmæssigt, at Ekspeditionstiden i det væsentlige falder sammen med den almindelige Arbejdstid i Havnene, og dette vil føre til, at den maa fastsættes fra Kl. c. 6 Fm. til c. 6 Em., mulig med en ringe Forskel mellem Sommer og Vinter.

Med Hensyn dernæst til den Ekstrabetaling, der ydes Toldfunktionærerne for Toldekspedition udenfor Ekspeditionstiden, da mener Repræsentationen ingenlunde, at den efter de nugældende Bestemmelser er for høj. Repræsentationen maa derimod ønske, at den fordeles paa de lossende Skibe efter andre Regler end de nuværende, i Følge hvilke det enkelte Skib i mange Tilfælde kommer til at betale en Afgift, der synes urimelig høj.

De ovenfor omtalte Foranstaltninger vil stille forøgede Krav til Toldopsynet, og der maa derfor formentlig tages Hensyn til dem ved en Revision af Lønningsbestemmelserne for Toldetaten. Da en saadan nu forestaar, tillader Repræsentationen sig at udtale Haabet om, at denne særlige gunstige Lejlighed maa blive benyttet til at imødekomme de fra Skibsfartens Side fremsatte Ønsker. Efterat Repræsentationen under Dags Dato har rettet en Henvendelse til Finansministeriet om denne Sag, tillader den sig i Henhold til det her fremførte at andrage den høje Rigsdag om:

1) at Toldvæsnets Ekspeditionstid maa blive fastsat i Overensstemmelse med den almindelige Arbejdstid i Havnene saavel i Sommer- som Vintermaanederne, nemlig i Tidsrummet fra 1. April til 30. September fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. og i Tidsrummet fra 1. Oktober til 31. Marts fra Kl. 7 Fm. til Kl. 6 Em.; og

2) at de Afgifter, der paalignes Skibene for Toldopsyn udenfor Ekspeditionstiden, maa blive fastsat saaledes, at det enkelte Skib sikres imod at betale højere Afgifter end de, dets Toldinkvirering medfører.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har fra en færende Styrmand modtaget følgende Indlæg, der samtidig fremkommer i Medlemsbladet for »Dansk Styrmandsforening«:

Hr. Redaktør! Maa det være mig tilladt at fremkomme med nogle almindelige Betragtninger angaaende de foreslaaede Ekskensforordninger. — For at forebygge enhver Misforstaaelse skal jeg straks nævne, at jeg i det efterfølgende ser Sagen udelukkende fra et Dampskibssynspunkt.

Der er her i Bladet fremkommen en Række Artikler, hvoraf det mer eller mindre tydeligt fremgaar, at man

mener de nuværende Eksamensfordringer ikke bør forøges. Som en rød Traad gaar det gennem dem alle, at man ikke maa gøre det umuligt for den ubemidlede at kunne erhverve sig Bevis som Skibsfører. At denne Tanke er smuk, vil ingen modsige; men jeg mener dog, at i denne Forbindelse er dette et Spørgsmaal af underordnet Betydning. Hvad det her først og fremmest kommer an paa er vel, hvilke Kundskaber, det er ønskeligt, at en Navigator er i Besiddelse af, og hvor meget deraf man med Rimelighed kan forlange. Om det saa bliver Fattig eller Rig, der kan opnaa disse Kundskaber, det maa efter min Formening komme i anden Række.

At Oppositionen mod større Eksamensfordringer skulde komme fra den Side, som det har vist sig at være Tilfældet, tror jeg næppe, at de Mænd, der sad i Kommissionen havde ventet. Man skulde synes, at de, som allerede har erhvervet enten Skipper- eller Styrmandsbevis, kun kunde høste Fordel af, at Adgangen til samme blev gjort saa vanskelig som mulig. Vi kan vel alle være enige om, at jo vanskeligere det er at erhverve dette Bevis, desto mindre vil Tilbudet være; men deraf følger nødvendigvis, at vi vil kunne opnaa bedre Betingelser. Rent foreningsmæssigt set kan jeg heller ikke indse andet, end at det absolut maa være til vor Fordel, at Eksamensfordringerne stiger. Styrmandsforeningens Formaal er jo at hæve vor Stand økonomisk saa vel som socialt; men ingen tør vel benægte, at en Forøgelse af Medlemmernes Kundskaber vil være en mægtig Hjælp heri mod dette Maal.

Et af de Fag, der er anket mest over, er Søret og Handelsvidenskab. Jeg kan ikke se rettere, end at netop Kendskab til dette Fag vil hjælpe Skibsføreren til at hævde sin Stilling overfor dem, som paa enhver Maade forsøger at tilrane sig alt, hvad de formaar af Førernes Myndighed, nemlig Agenterne. Det vilde — til lige Fordel for Skipper og Reder — hjælpe til at faa fjernet det Misforhold, at Agenten og ikke Skipperen betragtes som Rederens Repræsentant.

Skulde der gøres Indvendinger imod noget Fag, forekommer det mig, at dette med større Ret kunde gøres mod Maskinlæren, i hvert Fald i den nuværende Form. Selv ved en overfladisk Betragtning falder det straks i Øjnene, hvilket Misforhold der er i, at Maskinlæren fylder de første $\frac{3}{10}$ af Lærebogen, medens Læren i vort eget Fag, Skibsbygning, kun indtager en beskedent Plads bag i. Det har vel aldrig været Mening at betragte Maskinlæren for os Navigatorer som andet end et alment uddannende Fag. Men da mener jeg rigtignok, at saa længe vi ikke kan afse mere Tid paa Læren om Skibsbygning, kan der være god Grund til at slaa af paa Fordringerne i Maskinlære. Jeg ser ikke rettere, end at hvis vi vil bibeholde det Forhold, at Førerne skal kunne føre Tilsyn med Nybygninger af Skibe, og det er vel af mange Grunde ønskeligt, saa maa vi Navigatorer ogsaa erhverve os saadanne Kundskaber, at Rederne kan have virkelig Fordel ved at benytte os dertil.

Saa bliver der fra forskellig Side fremført det uheldige i, at vi skal lære praktisk Sømandsskab paa en Navigationsskole. Det eneste uheldige, jeg kan se deri, er Navnet; det burde hedde »praktisk Styrmandsskab«. Selv har jeg sejlet som Styrmand i 13 Aar, rigtignok kun med Dampskibe, men det er jeg ikke ene om. Dog vil jeg indrømme, at jeg vilde have baade stor Nytte og Interesse af at læse en Afhandling om de Spørgsmaal, Kommissionen opstiller i praktisk Sømandsskab. Til Eksempel skal jeg for mit Vedkommende indrømme, at jeg ikke havde noget imod at lære lidt om Konstruktion af Nødrør. Selv om en saa almindelig Ting som Løftning af svære Vægte, skulde jeg ikke have noget imod at høre andre erfarne Folks Mening. Eller hvor mange tør paastaa, at de har Erfaring i Landsætning af Baade i høj Sø eller Slukning af større Ildebrand om Bord i aaben Sø. De fleste af os er vel nok tilfredse med at være fri for praktisk Erfaring paa

disse Omraader. Saaledes kunde jeg nævne adskillige Ting; men lad mig slutte med den Bemærkning, at hvis en Bog i nævnte Fag blev udarbejdet efter de bedste udenlandske Forfattere, tænker jeg, der var mange med mig, som ikke havde noget imod at høre nogle af Verdens dygtigste Søfolks Mening om forefaldende praktiske Arbejder. Naturligvis, naar et Stykke Arbejde foreligger om Bord, saa klarer man det; men det maa da indrømmes, at det i mange Tilfælde vilde have været rart at have læst lidt derom i Forvejen. Den praktiske Uddannelse om Bord er udmærket; men der er den Hage ved den, at hvad man ikke direkte har Ansvar for, lærer man ikke meget af, og desuden er Livet simpelthen ikke langt nok, til at man ad den Vej kan naa at se blot en rimelig Del af de Tilfælde, som man i paakommende Fald gerne skulde vide lidt Besked med. Jeg kan maaske bedre udtrykke min Mening ved at gentage, hvad en amerikansk Styrmand — i Parentes bemærket, en af de dygtigste Mænd, jeg nogensinde har sejlet under — en Gang sagde til mig: »John, you will never learn anything, before you come aft«. Den vægtigste Anke, der fremføres mod at lære Sømandsskab paa en Skole, er vel nok den, at det er Tidsspilde. Det kan jeg dog ikke indse. Der vilde jo næppe være noget til Hinder for, at de, som i Forvejen var udlært, kunde bruge denne Tid til andre Fag. Men for dem, som trænger til Erfaring, ja — for dem er det vel i al Beskedenhed et nødvendigt Fag. At en saa stor søfarende Nation som Engelskmændene til Eksamen lægger saa megen Vægt netop paa dette Fag, maa vel ogsaa tillægges nogen Betydning.

Hvis man vil være ærlig, naar Spørgsmaalet lyder om, hvilken praktisk Uddannelse vi kan opnaa i de unge Aar, inden vi begynder paa Skolen, saa maa man vistnok indrømme, at denne indskrænker sig til Begyndelsesgrundene. De færreste kan vel rose sig af i 20—21 Aars Alderen at være udlærte Matroser. Ganske vist, Nødvendigheden af den fremtidige Dampskibsstyrmands Uddannelse i Sejlskibe ligger vel heller ikke saa meget i den Færdighed, han faar i Udførelsen af visse Matrosarbejder, thi det kunde vel til Dels ogsaa læres i Dampskibe. Det ligger meget mere deri, at Sejlskibene er det eneste Sted, hvor Disciplin, Snarraadighed og Selvtillid rigtig kan udvikles. En gennemført Disciplin har man ikke Tid og Lejlighed til i Dampskibe, man er nødsaget til at finde sig i Uregelmæssigheder, som i Sejlskibe ikke vilde blive taalt. Og intet er vel saa udviklende for en ung Sømand som at tumle med Sejl og i Rigning.

Men hvor skulde dette vel bedre kunne gennemføres end i det ny Skoleskib, hvor alt er lagt til Rette for at bibringe Eleven det størst mulige Kendskab til sit Fag. Derfor forstaar jeg heller ikke den Opposition, der har været imod Skoleskibet. Det forekommer mig, at i indenfor Styrmandsforeningen har større og vigtigere Opgaver at løse end af al Magt at modsætte os de Skridt, der fra anden Side bliver gjort for at hjælpe os frem mod det Maal, vi sigter efter. Det kan jo ikke benægtes, at de Mænd, der er fremsynede nok til uden smaalig Egoisme at fremhjelpe, hvad der kan tjene til Søfartens og Navigatorernes sande Bedste, ogsaa maa have et aabent Øje for, at den Arbejdskraft, de herved uddanner, netop vil være de første til at forlange bedre Kaar at arbejde under. Det forekommer mig, at baade Foreningen og den enkelte Navigator skylder disse Mænd stor Tak for, hvad de her har udført, noget, der forhaabentlig vil blive til lige Gavn for begge Parter.

Den samme Anke, som blev fremført mod de større Eksamensfordringer, bliver ogsaa fremført her, og Svaret maa derfor ogsaa blive det samme. Hvad man først maa være klar over er, hvad der tjener til Søfartens og Navigatorernes Gavn, og da maa det vel indrømmes, at Idealet vilde være, at der kunde skaffes Skoleskibe nok til at uddanne alle moderne Styrmand. Men naar

man ikke for Tiden kan det, synes jeg, vi bør være tilfreds med, at man skaffer os det næst bedste, — at en Del vil være i Stand til at faa sin Uddannelse der.

Der er ogsaa bleven anført, at Loven ikke maa forlange mere, end at vi med Sikkerhed kan føre Skib over Vandet, men dette er jo imidlertid i vort Fag et saare elastisk Begreb.

Ser man lidt nærmere paa den Uddannelse, der er bleven de fleste af os til Del, tror jeg, man kun kan være tilfreds med, at en Del af de vordende Styrmand for Fremtiden vil blive fri for at gennemgaa samme. Naar en ung Mand tidligere skulde til Søs, blev han sendt hen i Folkelukafet, hvor han i mange Retninger fik bibragt et ganske andet Syn paa Livet, end det han havde modtaget i Hjemmet. Desto værre er det ikke altid de bedste Sider af Sømanden, som i denne Alder tiltaler én mest, og — uden Vejledning, som den unge Mand er — bliver disse Læreaar saa langt fra den Forskole for hans fremtidige Virksomhed, som de burde være. Paa Navigationsskolen erfarer han saa, at det ikke er ægte Perler, alt hvad han i den foregaaende Tid har samlet, og der forsøges derfor ogsaa paa, foruden de nødvendige Skolefag at bibringe ham saa meget almen Dannelse, som det er muligt i den korte Tid, Skolen varer. Og hvorledes gaar det saa, efter at den unge Mand har taget sin Styrmandseksamen? Faar han saa Lov til fremtidig at arbejde under saadanne Forhold, at han kan vedligeholde sine Kundskaber og udvikle sig videre fra det Grundlag, som han har modtaget paa Skolen? Nej! hvor mærkeligt det end lyder, og hvor fornuftstridende det end maa synes samtids med, at man fordrer større Uddannelse for Navigatorer: Den unge Mand bliver igen sendt hen i Lukafet for omsider at havne som ung Styrmand i en eller anden Damper. Uddannelsen er foreløbig afsluttet. Men den unge Mand har i den Tid, som er forløbet, fra han først begyndte at sejle, modtaget saa mange modsigende Indtryk, at han véd hverken ud eller ind. Den Selvtillid, som er en nødvendig Egenskab hos enhver dygtig Sømand, er ødelagt, de første kostbare Aar af Styrmandstiden vil medgaa til at finde ud af, hvad der er ret og rigtigt, og, som jeg senere skal komme tilbage til, er den Hjælp, han faar hertil, i de fleste Tilfælde kun yderst ringe.

At den Uddannelse, som den unge Mand modtager i Skoleskibet er ganske anderledes ensartet og ledende mod det Maal at frembringe en Mand, der er i Besiddelse af den rette Sømandsaand — og hermed mener jeg Disciplin, Snarraadighed og Selvtillid — kan vel ingen modsige. Skulde jeg ønske noget for Eleverne dér om Bord, var det, at man ikke alene vilde sørge for at bibringe dem Kundskaber i Sømandsskab og forskellige Skolefag, men at man ogsaa vilde have et aabent Øje for Nødvendigheden af passende aandelig Beskæftigelse i deres Fritid saa vel i Søen som ved Land.

Naar der fra søfarende Kredse er fremkomne Indvendinger mod en Udvidelse af Eksamensfordringerne, saa tror jeg ikke, det er saa meget, fordi man har noget særligt mod en Udvidelse, men af den Maade, hvorpaa Sagen fra forskellig Side er fremført, faar man det Indtryk, at Vedkommende mener, at alle de nuværende Navigatorer er mere eller mindre ubrugelige. Om dem som har taget Eksamen efter 1892 er det dog aldeles uberettiget at have nogen Mening, eftersom man endnu kun har en meget lille Erfaring for, hvordan disse Eksamensfordringer virker.

Undersøger man de Kundskaber en Styrmand er i Besiddelse af og forøvrigt tager alle Forhold med i Betragtning, saa tror jeg nok, vi tør sige, at vi gennemgaaende staar fuldt paa Højde med andre ikke akademisk uddannede Stænder herhjemme, f. Eks. Handelsstanden. Derfor er det naturligvis ligesfuldt ønskeligt, at vi lærer mere; vi har Brug derfor, da saa Fag stiller saa store Fordringer til en Mand som netop Skibsfører-

stillingen. Men det maa dog ikke glemmes, at hvis der for Tiden findes Tilfælde, hvor Stillingen ikke bliver udfyldt paa den Maade, som Rederne ønsker, saa er Skylden gennemgaaende ikke de yngre Navigatorers. Fejlen ligger først og fremmest i den Maade, hvorpaa den unge Navigatørs Uddannelse foregaar. Farten er saa forceret nu til Dags, Pligterne saa mangfoldtge og hurtig paafølgende, at en Styrmand ikke mere kan udfylde alle Stillinger om Bord lige fra Kahytsdreng til Skipper. Den Tid maa komme, da der maa ske gennemgribende Forandringer i dette, og jo mere vi paaskynder den, desto heldigere vil det være for vor Søfart.

Som vor Uddannelse nu foregaar, udvikles der højst gode Baadsmænd, og dette maa endda kun forstås i Ordets aller snævraste Betydning. Hvor der i gamle Dage var Tid til, at Føreren talte med sine Styrmand om Skibets Affærer, der har hver især nu nok at tage Vare. Følgen er, at naar Styrmanden skal overgaa til Fører, staar han stærkt blottet for Erfaring i det, han fremtidig skal have med at gøre. Om det saa er en saa vigtig Ting som Skibets Navigering, bliver han i mange Tilfælde holdt fuldstændig udenfor. Grundene herti kan være forskellige, men Resultatet er det samme, i Stedet for at forøge vore Kundskaber, staar vi ikke alene stille, men jeg véd Tilfælde, hvor Vedkommende endog er gaaet betydelig tilbage. I Stedet burde jo Styrmandstiden være en fortsat Skole, hvor man indhøstede Erfaring, til man selv skulde være Fører. Naar man sørgede herfor, behøvede man sikkerlig heller ikke at forlange Søfart mellem Eksaminerne, og jeg tror, at det i Længden vilde betale sig for Rederne, selv om det skulde gaa lidt ud over det daglige Arbejde.

I Grunden ligger vel Fejlen ogsaa for en stor Del hos os selv og vore nærmeste Foresatte. Det er saa indgroet dette, at Styrmanden skal være baade her og der og alle Vegne, at det vil tage lang Tid, inden vi kan komme bort derfra. Jeg tror ikke vi i den Retning er daarligere stillet herhjemme end andre Nationer, tværtimod. Man læser f. Eks. i »Navigatortiden« af 6. Oktbr. 1907, optaget fra »Norsk Sjøfartstidende«, hvad en Skibsfører dér mener er passende Uddannelse for en Styrmand. En Ting maa man lade Vedkommende, han putter intet under Stolen, han giver klar Besked; men jeg tror dog, vore Redere herhjemme vilde betakke sig for en Navigering ledet efter hans Principer. Ingen Nation har vel snart heller forholdsvis saa stor en Forlisprocent som netop Norge, og det forekommer mig, at dette taler for sig selv. Men vi bør ikke nøjes med at være lige med andre Nationer; naar vi ønsker at deltage heldig i Konkurrencen, bør vi være de første. Man huske paa vort Landbrug. Og vi har vel for Tiden endnu større Betingelser som søfarende Nation. Hvilket andet Land, Sverig maaske undtagen, har en By med saa heldig Beliggenhed for den fremtidige Verdenshandel i Norden som netop Kjøbenhavn. Men den første Betingelse er, at der gives os Lejlighed til videre Udvikling, og at man ikke nøjes med at stille Fordringer, som under de nuværende Forhold vanskeligt vil kunne honoreres. Hvis Rederne dernæst vil vise Navigatorerne den Tillid at tilbagegive dem der Myndighed og det Ansvar, som Loven og Traditioner tilsiger dem, saa skal det nok vise sig, at ogsaa de nuværende Navigatorer kan og med Lyst vil opfylde alle Forlangender, der med Rimelighed kan stilles til dem.

Holst,

2. Styrmand. S/S. »Oscar II«.

Søværningsbestemmelserne og de mindre Søskibe.

Vi har modtaget følgende:

I Betænkning I afgiven af Kommissionens Medlemmer, H. A. Hansen, Knudsen, Münter, Neer-

gaard og Torm (Flertallet), staar Pag. 6—7: »Paa Grund af de større Fordringer, som vi nu bør stille til Skibsførere i oversøisk Fart, fremfor i evropæisk Fart, bliver det nødvendigt i Søneringsloven at optage andre Fartgrænser end de nuværende.

Vi foreslaar derfor følgende tre, indskrænket Fart, Kortfart og Langfart.

Ved indskrænket Fart forstaar vi dels Farten Østen for en Linie dragen fra Lindenæs til Texel og Vesten for en Linie mellem Kalmar og Rügenwalde, dels den Sejlads, der for Færøernes Vedkommende foregaar i Sigte af Øerne.

Den her forandrede østlige Grænselinie i Østersøen er valgt i Stedet for den nuværende, som er den 58 Breddegrad, fordi vi mener, at denne Fart kun bør være Kystfart.

Det ser jo overfladisk betragtet ganske uskyldigt ud, men vil man tænke over, hvilke Følger det vil faa for de mindre Sejlskibe, naar Grænsen for indskrænket Fart i Østersøen indsnævres til Linien Kalmar—Rügenwalde, da maa enhver, der har en Smule Kendskab til Danmarks Sejlskibsfart med mindre Skibe, kunne indse, at det her foreslaaede er højst uheldigt og meget uretfærdigt. Der er snarere stærk Trang til at faa udvidet denne Grænse i Østersøen.

Dersom Grænsen indsnævredes som foreslaet, da vilde der i de mindre Sejlskibe blive Brug for et stort Antal Navigatorer med Fiske- eller Sætteskippereksamen; men da det allerede i flere Aar har knebet stærkt med at faa de nødvendige Navigatorer til Sejlskibene, hvorfra skal da de — man kan godt sige Hundreder af Navigatorer — tages, som saa vil blive nødvendige, dersom Lovens Bogstav skal overholdes?

Og hvilken Byrde vilde det ikke blive at paalægge de mindre Skibe, som nu klarer sig med en god, solid Matros eller Baadsmænd, at skulle betale 30 à 40 Kr. mere maanedlig til en eksamineret Bedstemand; 3 à 400 Kr. aarlig spiller en stor Rolle i de mindre Sejlskibsføreres Husholdning.

Enhver, som har lidt Kendskab til Forholdene, véd, hvilken stor Trafik, der er mellem Sverigs Østkyst, Stockholm, Kalmar og Tyskland, Danmark, samt mellem Vestrusland, Østtyskland og Hertugdømmerne, Danmark, Sverig med mindre Sejlskibe. Skulde nu danske, mindre Sejlskibe hæmmes i at besejle Kysterne ved Østersøen mellem den 58 Breddegrad og Linien Kalmar—Rügenwalde af uheldige Lovbestemmelser, da vilde vor Sejlskibsflaade komme agterud i Konkurrencen med vore sydlige og østlige Naboer.

Ser man hen til vore Naboer Svenskerne, da har disse ganske anderledes lette Vilkaar at sejle under end vi. For under svensk Flag at føre endog temmelig store Skibe som Brigger og Barker paa hele Østersøen og til Linien Vest paa Lindesnæs—Texel, behøves der ikke nogen Navigator om Bord. Men hvor kan de da finde over Søen, naar de ikke har nogen Lærdom, vil man maaske spørge? Jo det kan de meget let, for naar en svensk Sømand faar den nødvendige Sejlads og Alder, da søger han ved privat Undervisning at tilegne sig de nødvendige maritime Kundskaber, og det er en Kendsgerning, at disse svenske Skipperer er lige saa dygtige og fører deres Skib lige saa sikkert over de Farvande, de besejler, som andre Skipperer, der har bestaaet den fulde Eksamen.

Noget lignende finder Sted i de danske Smaaskibe; dér søger Skipperen almindeligvis, naar han faar en dertil kvalificeret Mand om Bord, at hibringe ham de nødvendige Kundskaber, saa han i Nødstilfælde kan føre Skibet i Havn.

Vistnok er det nu under Overvejelse i Sverig, at Navigations- og Søneringsloven skal skærpes dér ogsaa, men at den skulde blive skærpet i den Grad som her foreslaet, er utænkeligt. Svenskerne er siden 1905 et

vaagent Folk, som varelager Nationens Interesser til det yderste.

For at danske Skibe skal kunne blive ligestillet med en hvilken som helst anden Nation i Farten paa Østersøen, og det burde de dog være, da maa Farten paa Østersøen med den Finske- og Bottniske-Bugt være indskrænket Fart. Kan dette ikke opnaas, vilde det dog være en absolut Nødvendighed at udvide Grænsen til at medtage de to store Handelspladser Norrköping og Stockholm, saa Grænsen paa Østersøen for indskrænket Fart blev Linien Dagerort—Svenske Bjørn. Men det heldigste var, at hele Østersøen blev indskrænket Fart.

Der staar tillige i samme Betæknings Pag. 6: »Vi foreslaar derfor, at Bevis som Fiskeskipper skal give Ret til at fare som første eller eneste Styrmand i Sejlskibe af ikke over 150 Tons, i Fart paa Nord- og Østersøen.»

Det vilde jo afhjælpe lidt af den Mangel, der i de sidste Aar har været paa Styrmand til Sejlskibene, forudsat at den nuværende indskrænkede Farts Østgrænse bibeholdtes eller blev udvidet, men bliver den indsnævret til Linien Kalmar—Rügenwalde, vil det være at komme fra Asken i Ilden. Naar nu Fiskeskipperprøven blev udvidet som foreslaet i Betænkningen, vilde det være mere formaalstjenligt, at der havde staaet: Ret til at fare som første eller eneste Styrmand i Sejlskibe af ikke over 200 Tons i Fart paa Evropa.

Til Slutning vil jeg sige til Skibsførerne paa de mindre danske Sejlskibe: Vaagner og værger Eders Rettigheder, varetag Eders Interesser, medens det endnu er Tid.

Skulde en saadan Indsnævring af den indskrænkede Farts Østgrænse finde Sted, da vil det være at overskære en af Livsnerverne for dansk Sejlskibsfart.

O. P. Jensen,
Fører af Skonnert »Axe!» af Thure.

Fragtmarkedet.

De fleste Markeder ligger daarligt, og selv La Plata, som der knyttedes mange Forhaabninger til, er flovet af. Ligegyldig i hvilken Retning man ser hen, tegner Fragtforholdene sig mildest talt graat i graat. Er der lidt Fortjeneste paa den ene Side, sættes der gerne til paa den anden. I den sidst forløbne Uge har Kulfragterne til Middelhavet fæstnet sig lidt, særlig for »handy» Tonnage, men de hjemgaaende Markeder ligger rigtig nok ogsaa ualmindelig flovt, saa at Rederne maa regne med at tage deres Dampere tilbage i Ballast. Den Kularbejderstrejke, som i nogle Uger har hersket i Port Said, er nu forbi. Da de fleste i Port Said lossende Dampere jo er meget store, og disse til Dels har gjort Regning paa at gaa ud til Østen, men ikke har kunnet finde Beskæftigelse dér grundet paa dette Markeds Usselhed, har de maattet falde tilbage paa Sortehavet, hvilket har haft til Følge, at Raterne herfra, daarlige som de var i Forvejen, er yderligere gaaet ned. Vi ser saaledes Rater som 6/ à 6/3 »on the berth» fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn til Trods for Risiko for Indefrysning paa Grund af det kolde Vejr. Paa N. C. Basis betales 6/3 à 6/9. Fra Novorossisk sluttedes til 8/ Bergen (3,700 Tons Baad) og for Oljekager til Danmark 10/ én, 10/3 to, 10/6 tre Lossehavne. Heller ikke Middelhavet har noget, der kan betale sig at hyde paa. Aleksandria har gentaget 5/6 for Bomuldsfrø til Hull, prompt. For Erts betales 4/3 Algier/

Rotterdam, 5/6 Porman/Maryport, og for Fosfat 7/ fra Sfax til Brest og Granville. Ertsfragter fra Bilbao er kun faa og smaa, og der betalles sidst 4/ Middlesbro eller Rotterdam, 4/3 Ayr.

Østen skuffer stadig. Selv de regelmæssige Linier har vanskeligt ved at skaffe sig Ladning, saa endnu værre ligger det for »outsiders«, af hvilke en Del har maattet søge Beskæftigelse i den indiske Kulfart til meget lave Rater. Risfragterne til Birma er nu helt nede paa 17/6 à 18/3 O. C. pr. Februar. Kurrachee sluttede en enkelt Dampner til 11/ udsøgt Havn, nett terms, den første Befragning fra denne Plads i mange Maaneder. For Sukker fra Java er gentaget 25/ til Evropa eller U. S. pr. Juni/August.

Nordamerika ligger nærmest en Kende bedre end for en Uge siden. Der er sluttet mest fra Golfen, som paa Netto Charter tog enkelte Baade til 10/4¹/₂ à 11/ til U. K. eller Kontinentet, 12/ Danmark, men hovedsagelig blev der sluttet Tømmerfragter til omtrentlig uforandrede Rater. Fra Sapelo til Antwerpen betalles 77/6 og fra Pensacola til River Plata 100/ à 102/6. For Korn fra nordlig Havn noteres 2/1¹/₂ til udsøgt Havn, og 2/9 betalles til Middelhavet, Basis én Lossehavn.

La Plata Markedet er flovet noget af, hovedsagelig som en Følge af Befragternes Tilbageholdenhed, idet disse venter at faa billigere Tonnage, da saa mange Dampere er sluttet ud med Kul, og antagelig venter de ogsaa, at de skal faa Dampere til at komme ud i Ballast fra andre Markeder f. Eks. Indien. Efter at der i forrige Uge pr. Januar, som har været den mest efterspurgt Termin, var betalt indtil 18/3 O. C. fra San Lorenzo Grænsen, 17/6 fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet, akcepteredes der senere noget mindre, og Markedet viser nærmest en svagere Tendens. Pr. Marts/April er i Øjeblikket 17/3 à 17/6 det bedst opnaaelige fra San Lorenzo. Fra Bahia Blanca er Raten paa samme Position omkring 18/.

Østersømarkedet er uforandret elendigt, og selv til de rene Tabsfragter er Laster næsten ikke til at opdrive.

Riga er utilgængelig paa Grund af Is, Libau har næsten intet at byde paa, og fra Windau noteres kun enkelte Trælaster til meget lave Fragter, f. Eks. Frcs. 26¹/₂ D/B. 1/8 Boards til Dunkerque eller Calais, Frcs. 27 pr. Favn à 216 Kbf. Kortprops til Calais, 35/ pr. Favn à 343 Kbf. til West Hartlepool. Kornlasterne fra Libau er nominelt 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og for Props til Grangemouth noteres 9/ pr. Load à 50 Kbf. Topmaal, hvilket er en for Skibene absolut forkastelig Beregningsmaade, som de altid kommer til kort med. De tyske Pladser er ogsaa livløse. Større Dampere kan næsten slet ikke placeres, men for Smaadampere fra nordtysk Havn kan faas Rm. 4 à 4¹/₂ pr. Ton Rug eller Hvede til Danmark, 5 à 5¹/₂ Stockholm.

Kulfragterne er, som nævnt, fastere til Middelhavet, men i andre Retninger, særlig til Østersøen og La Plata, ligger Markedet utilfredsstillende. Navnlig skorter det ikke saa lidt paa Ladninger til Østersøen til Trods for, at mindst 30 danske Dampere nu er lagt op, og der ligeledes er lagt en Del Østersøbaade op i Sverige og Tyskland. Blandt de sidste Befragninger fra Østkysten nævner vi; 4/3 Tyne/Libau (2,800), 5/4¹/₂ Firth of Forth/Køningsberg n. Br. (1,200), 4/1¹/₂ Burntisland/Kiel (1,650), 4/ Firth of Forth/Flensborg (1,800), 4/6 Seaham/Malmø (1,450), 4/6 Blyth/Aalborg (1,300), 3/3 Tyne/Rotterdam (1,500), 3/6 Dunston/Dunkerque (2,400), 4/1 Blyth/Bordeaux (2,750), 4/3 Tyne/Bilbao (2,400), 6/ Blyth/Kartagena (1,300), 6/6 Wear/Marseilles (2,000), 7/6 Hartlepool/Messina (950), 6/6 Tyne/Neapel (3,000), 8/3 Dunston/Venedig (4,400), 8/ Tyne/Aleksandria (3,100), 7/6 Tyne/Port Said (4,300), 8/6 Hull/Buenos Aires (4,700).

Fra Cardiff sluttedes der til følgende Fragter; 4/9

Kjøbenhavn (2,500), 5/ Rouen (1,200), Frcs. 4,75 Bordeaux (3,000), Frcs. 7 Algier (1,500), Frcs. 9 Tunis (2,600), 7/6 Genua (2,500), 8/9 Venedig (2,150), 7/3 Konstantinopel 7/10¹/₂ Aleksandria, 7/9 Port Said, 16/6 Shanghai, 5/ Las Palmas, 9/3 Rio de Janeiro, 7/7¹/₂ à 8/3 La Plata

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles livløst, saa at der kun har fundet enkelte Afslutninger Sted for Afsejling straks, og nogen Udsigt til Bedring foreligger ikke. Relurfragter er yderst daarlige, og flere Skibe henligger i forskellige Havne uden at kunne blive anbragt til Fragter, som kan dække Udgifterne.

For Foraars- og senere Afskibning er nogle flere Sejlskibslaster fremme, men Noteringerne er i de fleste Tilfælde under Minimalfragterne, og der er saaledes ikke Anledning til at beskæftige sig med dem; dog er Frankrig en Undtagelse, og der er sluttet enkelte til og over Raterne, men Rederne holder sig iøvrigt tilbage.

I den følgende Uge er afsluttet følgende:

Pr. straks: 360 Tons Byg Nakskov/Kristiania 5 Kr., 220 Tons Byg Aalborg/London 9/, 110 Sldr. Props Holmestrand/Leithfjord 18', 85 Sldr. Props Skienfjord/Boness 18/6, 130 R.-T. Is Langesund/Berwick on Tweed 7/, 320 Tons Salt Lissabon/Stettin 11/, 340 Tons dw. Carbide Civita Vecchia/Portugal 15/, 230 Tons Kul Dysart/Tønsberg £ 6, 320 Tons Clay Fowey/Leith 5/3.

Pr. senere: 110 Sldr. høvlet Last Frederiksstad/Jersey 27/, 110 Sldr. Slav Frederiksstad/Plymouth 27/6, 85 Sldr. blandet Trælast Halmstad/Færøerne 27 Kr., 105 Sldr. D/B. Boards Gefle/Abbeville 54 Frcs.

Hvad de mindre Skibe angaar, da ligger Markedet lige roligt; derimod noteres pr. Marts Afskibning ikke saa faa Ladninger Rug og Havre fra Stralsund, Greifswald samt fra Rostock. Fra sidstnævnte Plads bydes 4 Mark for Rug og 5 Mark for Havre. Saa vidt man kan se nu, bliver Korneksporten fra nogle af de tyske Pladser pr. Foraar ikke helt ubetydelig.

Generalforsamlinger.

Thurs Sømandsføring

afholdt d. 6. ds. sin aarlige Generalforsamling. Aarsregnskabet balancerer med Kr. 1,858.13. Kontingent udgjorde for de egentlige Medlemmers Vedkommende Kr. 828.00, for de bidragydende Medlemmer Kr. 269.00. Renteindtagten var Kr. 761.13. I det forløbne Aar har Forretningen i Understøttelse til 25 Enker udbetalt Kr. 1,379.00.

Foreningens Formue er i Løbet af Aaret vokset med Kr. 407.31 og beløb sig ved Aarets Udgang til Kr. 18,649.21.

I Anledning af Foreningens 50-aarige Bestaaen modtog Formanden, Skibsreder P. Bø m en af samtlige Medlemmer undertegnet Adresse, ved hvilken Ærespræsidiat i Foreningen overdroges til Formanden.

Vj henviser i øvrigt til den paa andet Sted i Bladet gengivne Meddelelse om Foreningens Jubilæum.

Thurs Forsikringsforening for Sefolks Ejendele

afholdt i Følge »Svendborg Amtst.« d. 9. ds. sin aarlige Generalforsamling.

I det forløbne Regnskabsaar har der været tegnet 186 Policer med en Forsikringssum af 93,000 Kr. I Præmier er indkommen 465 Kr. (1/2 pCt.), og i Erstatning for Toj, Kort og Effekter er udbetalt til 8 Personer ialt 2,051 Kr.

I Fjor ejede Foreningen Kr. 12,126.90, men for Tiden ejer den Kr. 10,872.37, altsaa en Nedgang af Kr. 1,254.53.

Siden Foreningens Stiftelse 1881 er ialt udbetalt i Erstatning Kr. 29,763.73.

I Henhold til Foreningens Vedtægter bliver Forsikringspræmien for indeværende Aar 1½ pCt.

Ugens Havarier.

Delfin, Skonnert af Riga, der, som meddelt, strandede ved Kjøge, er nu slaaet i Stykker, og Vraget drevet i Land.

Mimi, Dpsk. af Kiel, er strandet paa Halskov Rev og er løbet fuld af Vand. Mandskabet er hjerget i Land til Korsør. Skibet var paa Rejsen fra Newcastle til Lübeck med en Ladning Kul.

Ally, Dpsk., er indkommet til Stege med Skade efter at være bleven sat paa Land paa Tæro af Isen.

Adolf, Skonnert af Mahno, kom d. 8. ds. paa Rejsen til Hjemstedet i Ballast i Besæt i Isen ud for Nyord og kom paa Grund. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Nyord.

Ane Margrethe, Galease af Heiligøsten, der laa for Anker indefrosset i Isen paa Nyord Red, blev under Stormen d. 8. ds. skruet løk af Isen og løb fuld af Vand. Skibet var ladet med 1,877 Centner Rug.

Mimi, Barkskib af Kristianssand, der d. 26. Decbr. strandede paa Møen ved Liselund, er nu fuldstændig Vrag. Svitzers har hjerget en Del af Trælasten og Inventariet.

Georg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Albert Dokken i Leith været i Kollision med Dpsk. »Peveril« og har faaet Skade paa nogle Plader om Bagbord.

Anna Cathrine, Jagt af Stege, er efter Grundstodning ud for Kjøge Havn indbragt til Kjøge, hvor den reparerer.

Rusland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Hulls Red i f. M. været i Kollision med en Damper og har faaet Skade paa Ræling og Skandseklædning.

Doris, Skonnert af Svendborg, har været paa Grund ved West Hartlepool, men kom atter flot og har sandsynligvis ingen Skade taget.

Esbern Svarc, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Kirkegrunden ved Udbyhøj. Skibet, der kom fra Hamburg via Odeuse bestemt til Randers med Stvgods, kom flot med Assistance af Havnedpsk. »Uller« og ind til Udbyhøj.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Emma« af Barth, der maalet 66 Reg.-Tons, er af Skibsmæglerfirmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, solgt til Skibsfører A. Piil, Rudkjøbing. Overtagelsen sker 1. Febr.

(»Æro Avis«.)

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. (Sluttet 14. Januar.) **Adolph Andersen**, Schuberl, ank. Windau 5. ds. herfra. — **Alexandra**, Kylesbech, ank. hertil 14. ds. fra Boston. — **Algarve**, Borries, afg. Riga 11. ds. for Windau. — **Anglo Dane**, Wieneke, afg. La Rochelle 13. ds. hertil. — **A. N. Hansen**, Paaske, ank. Newcastle 13. ds. fra Dunkerque. — **Antwerpen**, Madsen, afg. Messina 11. ds. til Valencia. — **Arkansas**, Peterseu, ank. Fila-

delfin 11. ds. fra Boston. — **Arno**, Strubberg, afg. Antwerpen 13. ds. hertil. — **Aurora**, Fischer, ank. Antwerpen 10. ds. fra Libau. — **Baron Stjernblad**, Therkildsen, ank. Libau 1. ds. fra Boness. — **Beira**, Lunge, p. Ouessant 10. ds. for Marscille. — **C. F. Tietgen**, Thomsen, dokker her. — **Chr. Broberg**, Gotthardt, p. Dartmouth 14. ds. hertil. — **Chr. IX**, Müller, pass. Brunshüttel 14. ds. hertil. — **Dagmar**, Bogvad, ank. Dunston 10. ds. herfra. — **Douro**, Mortensen, ank. Lissabon 11. ds. fra Oporto. — **Ferrara**, Sinclair, afg. Stettin 11. ds. til Manchester. — **Florida**, Andersen, afg. Filadelfia 4. ds. til Kristiania. — **Fredrik**, Thomsen, ank. Königsberg 6. ds. herfra. — **Garonne**, Kromann, afg. Dunkerque 12. ds. hertil. — **Georgios I**, Sørensen, ank. Libau 5. ds. fra Hull. — **Hellig Olav**, Holst, dokker her. — **Hengest**, Harder, ank. hertil 5. ds. fra Reval. — **Hjelm**, Sørensen, ank. Danzig 12. ds. herfra. — **J. C. Jacobsen**, Petersen, ank. Livorno 2. ds. fra Burntisland. — **Jolantha**, Simonsen, afg. herfra 12. ds. til Reval. — **Karin**, Ryberg, afg. Manchester 12. ds. til Liverpool. — **Kasan**, Hansen, afg. herfra 10. ds. til Libau. — **Kentucky**, Andresen, afg. herfra 25. Decbr. til New York. — **Kiew**, Jørgensen, afg. Libau 13. ds. til Dunkerque. — **Kursk**, Gommessen, ank. Königsberg 10. ds. herfra. — **Leopold II**, Rasmussen, afg. Windau 13. ds. til Libau. — **Loire**, Cragnou, oplagt i Bordeaux. — **Louise**, Kruse, afg. Reval 12. ds. hertil. — **Louisiana**, Ørsted, ank. hertil 5. ds. fra Kristiania. — **L. P. Holmblad**, Swane, afg. Boston 13. ds. hertil. — **Moskow**, Meldahl, afg. Riga 11. ds. til Rouen. — **Nicolaï II**, Kaas, afg. Kristiania 4. ds. til Boston. — **Nishnij Novgorod**, Sonne, afg. Riga 11. ds. hertil. — **O. B. Suhr**, Frisenette, afg. Antwerpen 13. ds. til Havre. — **Omsk**, Jønsen, ank. Hull 10. ds. fra Libau. — **Oscar II**, Hempel, laster her. — **Perm**, Christensen, afg. herfra 9. ds. til London. — **Pregel**, Petersborg, ank. hertil 14. ds. fra Hull. — **Pennsylvania**, Gotsche, afg. New Orleans 5. ds. hertil. — **Rogaland**, Wiese, afg. Swansea 11. ds. hertil. — **Saga**, Wiberg, p. Skagen 11. ds. for Antwerpen. — **Saxo**, Larsen, ank. hertil 11. ds. fra Stockholm. — **Texas**, Lissner, ank. Buenos Aires 3. ds. fra Swansea. — **Tiber**, Beck, afg. Cadiz 13. ds. til Bordeaux. — **United States**, Wulff, p. Dunnehead 13. ds. for Kristianssand. — **Valdemar**, Johnsen, ank. hertil 10. ds. fra Skutskär. — **Vendssyssel**, Jacobsen, ank. Stockholm 13. ds. herfra.

Carl Skjold, Gorm. **Frøde**, Schmidt, afg. Almeria 7. ds. — **Sigurd**, Petersen, ank. Genua 31. Decbr. — **L. H. Carl**, Petersen, ank. Genua 14. ds. — **Erik II**, Malneke, afg. Bordeaux 11. ds. — **Völmær**, Jørgensen, afg. Newcastle 4. ds. — **Dan**, Petersen, ank. Algier 10. ds. — **Uffe**, Lorenzen, ank. South Shields 28. Decbr. — **Knud II**, Meyer, ank. Newport 12. ds. — **Danmark**, Kræmer, afg. Newcastle 11. ds. — **Ragnar**, Mikkelsen, afg. Kjøbenhavn 12. ds. — **Skjold**, Stabell, afg. Königsberg 11. ds. — **Halldan**, Hansen, afg. Blyth 8. ds. — **Olaf**, Jørgensen, afg. Dunston 12. ds. — **Svend II**, Jensen, ank. Algiers 10. ds. — **Harald**, Schmidt, afg. Sunderland 10. ds. — **Magnus**, Hvevsel, ank. Catania 13. ds. — **Ivar**, Juul-Larsen, ank. Algiers 10. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, afg. Toulon 14. ds. — **Vågn**, Malneke, ank. Gironde 13. ds. — **Ulf**, Drescher, ank. Aberdeen 14. ds. — **Leif**, Huus, ank. Cardiff 12. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. **Russ**, Petersen, ank. Pensacola 30. Decbr. — **Michail Outchoukoff**, Harboe, ank. Pensacola 27. Decbr. — **Generalkonsul Pallisen**, Christensen, afg. Buenos Aires 8. ds. til Concepcion. — **Wladimir Reitz**, Olsen, afg. Savannah 8. ds. til Rotterdam. — **Helmer Mørch**, Thorsoe, afg. Genua 9. ds. til Pensacola. — **Excellence Pleske**, Brandt, ank. Barry 10. ds. — **Pawel Andrejeff**, Tammehek, afg. Cardiff 9. ds. til Civita Vecchia. — **Wladimir Savin**, Carstensen, ank. Stockton 4. ds. — **Alexander Shukoff**, Dahl, ank. Reval 9. ds. — **Johan Siem**, Nielsen, ank. Aarhus 4. ds. — **Harald Klitgaard**, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Heimdal, Auine, Leth, afg. Oran 14. ds. — **Helga**, Vaaben-Hansen, afg. Newport 8. ds. — **Martha**, Christensen, ank. Sunderland 10. ds. — **Elna**, Rathje, ank. Livorno 10. ds. — **Therese**, Larsen, afg. Seaham 10. ds. — **Simone**, Olsen, afg. Agnias 13. ds. — **Jeanne**, Løffer, ank. Bezerta 12. ds. — **Daisy**, Lagesen, afg. Swansea 5. ds. — **Vera**, Riso, afg. Sunderland 10. ds.

Danmark. **Ausgar**, ank. Frederikshavn 11. ds. — **I. N. Madvig**, ank. Methil 13. ds. — **Hamlet**, ank. Pillau 13. ds. — **Helge**, ank. Windau 13. ds. — **Rolf**, ank. Burntisland 13. ds. — **Niels K. Finsen**, ank. Libau 28. Decbr.

Vesterhavet. **Niobe**, Jessen, ank. Ghent 10. ds. — **Nancy**, Nielsen, ank. Bremen 10. ds. — **Nautik**, Nielsen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 11. ds. til Rouen. — **Nordsoen**, Gram, afg. Hamborg 8. ds. til Manchester. — **Nexos**, Basse, ank. Newport 11. ds. — **Ellen**, Hansen, ank. Gravelines 10. ds. — **Fylla**, Christensen, afg. Memel 13. ds. til Bremen. — **Gerda**, Iversen, ank. Huelva 4. ds. — **Hebe**, Pedersen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 13. ds. til Bremerhaven. — **Cito**, Thøgersen, ank. Brake 12. ds. — **Napoli**, Brinch, afg. Oskarshamn 5. ds. til San Juan de Nieva. — **Bodil**, Larsen, ank. Salerno 10. ds. — **Dagmar**, Mathiasen, afg. Danzig 4. ds. til Belfast. — **Norma**, Nielsen, ank. Riga 6. ds. — **Alfa**, Lauritsen, afg. Danzig 11. ds. til Newcastle.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Kjøbenhavn. — London, Rom, ligger i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Tuborg 10. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ligger i Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cardiff 5. ds. — Wien, Brink, ligger i Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 7. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Manchester 10. ds. — Alexy, Lorentzen, afg. Stettin 9. ds. til Tynen. — Dagny, Fischer, afg. Kønigsberg 14. ds. til Svendborg. — Mary, Clausen, ank. Danzig 10. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, afg. Ghent 13. ds. til Swansea. — Ingrid, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Karen, Uldall, afg. Sfax 9. ds. til Tonny—Charente (Frankrig).

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. Montevideo 14. Decbr. — Flynderborg, Larsen, ank. Rouen 11. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Spezia 10. ds. — Fredensborg, Winther, afg. Fairwater 9. ds. — Jomsborg, Jepsen, ank. Savona 11. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Rosario 10. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Stettin 11. ds. — Støgelborg, Lund, afg. Huelva 13. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 13. ds. — Søborg, Hansen, ank. Aalborg 12. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Sunderland 12. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Marselisborg, Andersen, afg. Novorossisk 16. Decbr. — Klampenborg, Palm, ank. Windau 9. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 1. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Grimsby 11. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Algier 10. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Sunderland 13. ds. — Dansborg, Møllerup, ank. Malmo 6. ds. — Ulfborg, Albertsen, afg. Kjøbenhavn 10. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Algier 10. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Newcastle 10. ds. — Tårnberg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 11. ds.

Heneborg. Honeborg, Christiansen, ank. Windau 12. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Cardiff 5. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Kjøbenhavn 12. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Kjøbenhavn 14. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Samui, Dahlenborg, afg. Antwerpen 6. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 8. ds. — Cathav, Jensen, afg. Suez 13. ds. — Bintang, Gabe, p. Perim 28. Decbr. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Bangkok 9. ds. — Siam, Cortsen, afg. Kobe 13. ds. — Indien, Berg, afg. Havre 14. ds. — Birma, Prahl, afg. Marseille 7. ds. — Sibirien, Madsen, afg. Tjilatjap 12. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 12. ds. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 1. ds. til Havre. — St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 13. ds. til Paramaribo.

Ærs. Enighedon, Jensen, ank. Warkwort 8. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Blyth 9. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Malme 12. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 13. ds. — Helene, Sørensen, ank. Brantland 13. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Pillau 13. ds. — Agnete, Petersen, ank. Newcastle 9. ds. — Hermia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 11. ds. til Methil. — Alice, Schultz, ank. Nyborg 13. ds. — Bornholm, Abrahamson, ank. Kiel 13. ds.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. Odense 11. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Fredericia 13. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Lishon 11. ds.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, ank. Aarhus 11. ds. — Erik, Ponsen, afg. Korsør 11. ds. til Methil. — Axel, Christensen, ank. Aarhus 14. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, afg. herfra 13. ds. til Blyth. — Hugo, Steen, ank. Korsør 13. ds. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. Grimsby 12. ds. — Willh. Colting, Bjarnarson, ank. Methil 13. ds. — Bogatvr, Nielsen, afg. Swansea 12. ds. til Messina. — Farmatvr, Nielsen, afg. Korsør 11. ds. til Hartlepool. — Veratyr, Villadsen, afg. Brantland 13. ds. til Odense.

Ocean. Norman, Roshæk, ank. Blyth 10. ds. — Allan, Nielsen, afg. Helsingør 11. ds.

Frem. Austa, Bæger, ank. Horsens 20. Novbr. — Vera, Thing, passerede Brunsbüttel 13. ds. for Rotterdam. — Freja, Nielsen, ank. Katthammersvik 11. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Holbæk 14. ds. til Stolpemünde.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. Stolpemünde 13. ds. til Kjøbenhavn. — Tor, Hærstedt, afg. Kolberg 13. ds. til Holbæk.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. West Hartlepool 10. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Flensborg 18. Decbr. — England, Andersen, afg. Kjøge 14. ds. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 29. Decbr. — Rusland, Madsen, ank. Hull 9. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. West Hartlepool 24. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Hull 10. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Ghent 11. ds. — Urania, Clausen, ank. Aarhus 31. Decbr.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, afg. Swinemünde 10. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Kjøbenhavn 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, ank. Blyth 13. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 9. ds. — Frankrig, Friis, afg. Liban 14. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Ghent 8. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Onorto 8. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kiel 13. ds. — Fulton, Jørgensen, ank. Dunkerque 13. ds. — Newton, Andersen, ank. Windau 12. ds. — Washington, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Newcastle.

Sejlskibe.

Esbjerg. Thora, Thomsen, ank. Brunsbüttel 12. ds. — Sophie, Svarrer, ank. Aracajer 7. ds. — Hans, Kirk, ank. Plymouth 8. ds. — Urda, Jacobsen, ank. Cadiz 11. ds. — Inga, Pedersen, ank. Kristianssand 14. ds. — Ella, Traum, ank. Esbjerg 11. ds.

Fano. Sønderho, Elisabetha, Fischer, afg. Gibraltar 8. ds. til Rio Grande. — Martha, Fischer, ank. Cuxhaven 12. ds. fra Falmonth.

Rønne. Bornholm, ank. Grangemouth 9. ds. — Marie, Larsen, ank. Rio Grande do Sul 10. ds.

Svendborg. Martin Nissen, Andersen, ank. Drøbak 6. ds. — Delos, Andersen, ank. Falmouth 6. ds. — Rosing, Larsen, ank. Charlestown Red 6. ds. — Ludvig, Jensen, ank. Port Neir 7. ds. — Alma, Hansen, ank. Port Madoc 8. ds. — Guldberg, Jørgensen, ank. Boston 9. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. Portovechio de Piombino 9. ds. — Martin, Wilde, ank. London 9. ds. — Confidence, Mouritzen, ank. Frederikstad 11. ds. — Sofie, Mikkelsen, ank. Langesund 11. ds. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. Fredericia 11. ds. — Doris, Køkke, ank. West Hartlepool 12. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. Sarsborg 12. ds. — Zampa, Hansen, ank. Fowey 12. ds. — Lilly, Rasmussen, ank. Messina 11. ds. — Primula, Carlsen, ank. Kjøbenhavn 12. ds. — Iris, Hansen, ank. Dieppe 12. ds. — Hans Emil, Hansen, ank. Kanae 11. ds. — Zenitha, Jensen, ank. Livorno 11. ds. — Erhardt, Larsen, ank. Portland 13. ds.

Ærs. Prøven, Schmidt, ank. Ellesnerøret 7. ds. — Hertha, Krull, er den 5. ds. afseilet fra Ghent til Borchhead. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Middelfart 7. ds. — Astrua, Svane, ank. Guadelonne 4. ds. — Fred, Jørgensen, ank. Vlissingen 7. ds. — Anne, Mikkelsen, ank. Dunkerque 8. ds. — I. A. Kronmann, Christensen, ank. Treport 7. ds. — I. Koefoed, Andersen, afg. 9. ds. Sligo til Fowey. — Kiana, Christensen, ank. Erano 10. ds. — Gloria, Fabricius, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Merkur, Friis, ank. Marlaix Red 11. ds. — Marthing, Friis, ank. Sunderland 11. ds. — Juliane, Christensen, ank. Irvine-Harbour 12. ds. — Kiana, Hansen, ank. Fowey 12. ds. — Vegen, Hansen, ank. Fowey 12. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

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 Synvidde 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). Retninger er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Fortegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

98. Stormvarsel-Signaler vises atter. Fyrskibene »Horns Rev« og »Vyl«, Nordsøen. Stormvarsel-Signaler vises atter fra Fyrskibene »Horns Rev« og »Vyl«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 52. Kjøbenhavn 1908).

99. Oplysning om Afmærkning. Gaasholm-Løb. Thybøen Kanal. Limfjorden. Nordsøen. Renden er kun 32 m bred. Stagerne staar noget uden for Renden paa næsten tort Land. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 54. Kjøbenhavn 1908).

100. Dybde i Havn. Hov. Jyllands Ø.-Kyst. Kattgat. I Hov Havn er der for Tiden kun 4 à 5 Fod Vand.

101. Lys- og Klokketønde slukket. Sejers-NV.-Rev. Kattegat. Lys- og Klokketønden Sejers-NV.-Rev er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

102. Lanterne tændt. Avernakke-Hage. Nyborg Fjord. Store-Bælt. En rød Lanterne er anbragt paa Avernakke-Hage paa en Pæl, der staar i 3 m Vand, c. $\frac{1}{4}$ Kbl. NNV. fra den tidligere røde Lanterne paa Hagen. Flammeens Højde: 2,5 m. Brænder for Dampfærgerne. (Kort Nr. 162 og 163. Danske Lods S. 326. Havne Lods S. 83. Fyr-Fort. Nr. 255 A).

103. Sømærke omblast. Gjedsøer. Falster S.-Spids. Østersøen. Gjedsøer Sømærke er omblast. Det vil snarest muligt atter blive rejst.

104. Fyrs Brændetid. Engey. Faxø-Bugt. Island. Engey Fyr brænder fra 1ste September til 1ste Maj. (Kort Nr. 87, 198, og 215. Islandske Lods, Side 30. Fyr-Fort. Nr. 532).

105. Baake. Øen Angisit. Julianehaabs Distrikt. Grønland. En Baake med Ballon paa Toppen er opført paa Øen Angisit, ud for Nordmulak (Skovfjord). $60^{\circ} 37' N.$ Br. $46^{\circ} 41' V.$ Lgd. (Kort Nr. 147 og 148).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

106. Lystønder og Klokketønder inddraget. Sundet. Sverig. Lystønderne og Klokketønderne uden for Malmö og Landskrona samt ved Kullagunnarstorsgrundet er inddraget for Vinteren. Den sidste er ombyttet med en Stage med Ballon over en nedadvendt Kost.

107. Fyrskibet »Utgrunden« inddraget. Kalmarsund. Den 29de December 1907 er Fyrskibet »Utgrunden« inddraget.

108. Forandring i Afmærkning. Idö Ø. og S. Småland. I Foraaret 1908 flyttes den store Vager med to Balloner ved Grunden Blacken til Ø. for 5,3 m Grunden $57^{\circ} 44' 6'' N.$ Br. $16^{\circ} 51' 15'' \text{Ø.}$ Lgd. Pyramidetønden ved Bussans Grund ombyttes med en sort Vager med Ballon. $57^{\circ} 39' 47'' N.$ Br. $16^{\circ} 45' 41'' \text{Ø.}$ Lgd. (Kort Nr. 205).

109. Forandring i Afmærkningen. Knöl Djupat. Småland. I Foraaret 1908 ombyttes Södra Buskebådan sorte Vager med en Ballon med en Stage. $57^{\circ} 48' 54'' N.$ Br. $16^{\circ} 49' 18'' \text{Ø.}$ Lgd. En sort Vager med en Ballon udsættes Ø. for Stora Bredgrund. $57^{\circ} 49' 3'' N.$ Br. $16^{\circ} 51' 43'' \text{Ø.}$ Lgd. (Kort Nr. 205).

110. Forandring i Afmærkningen. Bokö. Småland. I Foraaret 1908 forandres Afmærkningen i Farvandet Ø. for Bokö uden for Valdemarsvik saaledes:

Stagen ved Gäsbrantens Grund ombyttes med en sort Vager med en Ballon. $58^{\circ} 3' 56'' N.$ Br. $16^{\circ} 49' 45'' \text{Ø.}$ Lgd. Stagen ved Bussholmsbådsgrundet inddrages. $58^{\circ} 5' 28'' N.$ Br. $16^{\circ} 51' 4'' \text{Ø.}$ Lgd. Stagen ved Stora Lökskärsgrund inddrages. $58^{\circ} 5' 46'' N.$ Br. $16^{\circ} 51' 2'' \text{Ø.}$ Lgd. Stagen ved Lilla Lökskärs Västra Grund inddrages. $58^{\circ} 5' 51'' N.$ Br. $16^{\circ} 51' 50'' \text{Ø.}$ Lgd. Stagen ved Västra Mjölkhamsgrundet inddrages. $58^{\circ} 6' 0'' N.$ Br. $16^{\circ} 50' 51'' \text{Ø.}$ Lgd. Stagen med Kost ved Östra Mjölkhamsgrundet inddrages. $58^{\circ} 6' 2'' N.$ Br. $16^{\circ} 50' 54'' \text{Ø.}$ Lgd.

111. Fyr forandres. Ovådersudden. Oskarshamn. Kalmarsund. I Ovådersudden Fyr skal indsættes en Vinkel, i hvilken det viser grønt Hurtigblink, N. for den hvide Indsejlingsvinkel. Mod Havnen skal det vise svagt hvidt Lys. (Kort Nr. 205 og 206).

112. Forestaaende Forandring af Taagesignaler. Fårö, Faludden og Östergarn. Gotland. Den 1ste Juli 1908 forandres Taagesignalerne ved Fårö og Faludden Fyr til Et-Skud hver 10 Minutter. Ved Östergarn Fyr skal Taagesignal gives med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 5 Minutter giver Et-Stød af c. 1 Min. Varighed. (Kort Nr. 205 og 206).

113. Fyr slukket. Lickershamn. Gotland. Fiskerfyrene ved Lickershamn er nedlagt.

114. Forandring i Afmærkningen. Arkö S. I Foraaret 1908 feretages følgende Forandringer idet Ø.-lige Farvand mellem Arkö og Håsko:

Pyramidetønden ved Kaggen NØ. Båda ombyttes med en Stage. $58^{\circ} 28' 16'' N.$ Br. $16^{\circ} 57' 45'' \text{Ø.}$ Lgd.

Pyramidetønden ved Gräskärsbådan ombyttes med en Stage. $58^{\circ} 27' 30'' N.$ Br. $16^{\circ} 57' 20'' \text{Ø.}$ Lgd.

Pyramidetønden ved Fjärklabbsgrundet ombyttes med en Stage. $58^{\circ} 22' 7'' N.$ Br. $16^{\circ} 58' 40'' \text{Ø.}$ Lgd.

Pyramidetønden ved Måslängsgrundet ombyttes med en Stage. $58^{\circ} 20' 13'' N.$ Br. $16^{\circ} 59' 0'' \text{Ø.}$ Lgd.

Pyramidetønden ved Audekärsgrundet ombyttes med en Stage. $56^{\circ} 18' 25'' N.$ Br. $16^{\circ} 57' 53'' \text{Ø.}$ Lgd.

Pyramidetønden ved Rockskärsgrundet ombyttes med en Stage med Kost. $58^{\circ} 23' 8'' N.$ Br. $16^{\circ} 57' 55'' \text{Ø.}$ Lgd.

115. Afmærkning. Gälöfjärden. Södermanlands Skærgaard. I Foraaret 1908 afmærkes Farvandet til Andorvik NØ. for Trosa saaledes: En Stage med Kost, $58^{\circ} 53' 9'' N.$ Br. $17^{\circ} 39' 20'' \text{Ø.}$ Lgd.; en Stage med Kost, $58^{\circ} 55' 17'' N.$ Br. $17^{\circ} 36' 40'' \text{Ø.}$ Lgd.; en Stage $58^{\circ} 55' 21'' N.$ Br. $17^{\circ} 36' 57'' \text{Ø.}$ Lgd.

116. Afmærkning af Vrag. Sindersvik. Stockholm. I Foraaret 1908 udsættes en Stage med Kost S. for et Vrag i Sindersvik inden for Hästholmen. $59^{\circ} 18' 56'' N.$ Br. $18^{\circ} 8' 35'' \text{Ø.}$ Lgd.

117. Fyrskibet »Svenska Björn« inddraget. I Folge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm or Fyrskibet »Svenska Björn« inddraget.

118. Forandring i Afmærkning og Belysning. Gäfle. I det N.-lige Farvand fra Ytterrisikan til Gäfle Havn foretages følgende Forandringer:

Den røde Tønde ved Trindelen ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 3. Sec. $60^{\circ} 44' 0'' N.$ Br. $17^{\circ} 19' 37'' \text{Ø.}$ Lgd. Den nuværende Lystønde ombyttes med en rød Tønde med Kost. $60^{\circ} 43' 48'' N.$ Br. $17^{\circ} 19' 10'' \text{Ø.}$ Lgd.

Den inderste, røde Tønde i den gamle Rønde ombyttes med en Lystønde, der giver grønt, fast Lys. $60^{\circ} 43' 42'' N.$ Br. $17^{\circ} 19' 7'' \text{Ø.}$ Lgd.

Stagen ved Römars Ø-lige Laudgrund inddrages. $60^{\circ} 43' 40'' N.$ Br. $17^{\circ} 19' 5'' \text{Ø.}$ Lgd.

Römar Stage inddrages. $60^{\circ} 43' 36'' N.$ Br. $17^{\circ} 18' 56'' \text{Ø.}$ Lgd.

Ved Yderenden af den ny gravede Røndes N.-Kant udlægges en rød Tønde med Kost. $60^{\circ} 43' 37'' N.$ Br. $17^{\circ} 18' 55'' \text{Ø.}$ Lgd. og ved S.-Kanten en sort Tønde. $60^{\circ} 43' 36'' N.$ Br. $17^{\circ} 18' 56'' \text{Ø.}$ Lgd.

Ved Inderenden af samme Rønde udlægges paa N. Kanten en rød Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 3. Sec. $60^{\circ} 43' 30'' N.$ Br. $17^{\circ} 18' 45'' \text{Ø.}$ Lgd., og ved S.-Kanten en sort Tønde med to Balloner. $60^{\circ} 43' 29'' N.$ Br. $17^{\circ} 18' 47'' \text{Ø.}$ Lgd.

Ved Stagen tæt N. for Heros Grund udlægges en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sec. $60^{\circ} 42' 45'' N.$ Br. $17^{\circ} 16' 55'' \text{Ø.}$ Lgd.

I Norra Skausrännan udsættes en Stage. $60^{\circ} 41' 22'' N.$ Br. $17^{\circ} 13' 19'' \text{Ø.}$ Lgd.

Paa Lystønden ved Frederiksskaus forandres det røde Lys til grønt Lys. $60^{\circ} 41' 20'' N.$ Br. $17^{\circ} 13' 30'' \text{Ø.}$ Lgd.

Den V.-lige Stage i Mellanskausrännan ombyttes med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. $60^{\circ} 41' 18'' N.$ Br. $17^{\circ} 13' 20'' \text{Ø.}$ Lgd.

Stagen N. for Sörgrundet ombyttes med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. $60^{\circ} 41' 12'' N.$ Br. $17^{\circ} 12' 48'' \text{Ø.}$ Lgd.

Den røde Fyrlampe paa Duc d'Alben Barsgrund forandres til et vise grønt Lys.

Paa den yderste Duc d'Albe i den N.-lige Række tændes en Fyrlampe, der viser grønt, fast Lys. $60^{\circ} 40' 58'' N.$ Br. $17^{\circ} 11' 40'' \text{Ø.}$ Lgd.

Den grønne Fyrlampe paa den N.-lige Havuepier inddrages. $60^{\circ} 40' 54'' N.$ Br. $17^{\circ} 11' 6'' \text{Ø.}$ Lgd.

Afmærkningen forandres i Foraaret 1908 og Belysningen snarest muligt efter Søfartens Begyndelse.

Fyrlamperne brænder fra Søfartens Begyndelse til 20de Maj og fra 20de Juli til dens Ophor. Lystønderne brænder i samme Tid, forsaavidt de ikke forhindres det.

119. Forandring i Afmærkning. Galtström. Bottniske Bugt. I Foraaret 1908 inddrages den sorte Vager med hvidt Bælte og en Ballon ved Manskärsgrund SV. for Bremö. $62^{\circ} 9' 50'' N.$ Br. $17^{\circ} 34' 32'' \text{Ø.}$ Lgd.

120. Forandring i Afmærkning. Sundsvall. Bottniske Bugt. I Foraaret 1908 inddrages Stagen ved Fjöbogrunnet. $62^{\circ} 22' 18'' N.$ Br. $17^{\circ} 34' 0'' \text{Ø.}$ Lgd., Stagen med Kost ved Spikargrunnet, $62^{\circ} 21' 42'' N.$ Br., $17^{\circ} 33' 18'' \text{Ø.}$ Lgd. og Stagen ved Aleyonsgrund. $62^{\circ} 22' 55'' N.$ Br. $17^{\circ} 34' 0'' \text{Ø.}$ Lgd.

121. Forandring i Afmærkning. Långrogrund. Bottniske Bugt. I Foraaret 1908 inddrages den sorte Vager med hvidt Bælte og to Balloner Ø. for 8 m Grunden S. for Långrogrund. $63^{\circ} 16' 48'' N.$ Br. $19^{\circ} 41' 6'' \text{Ø.}$ Lgd.

122. Forandring i Afmærkning. Skellefteå. Bottniske Bugt. I Foraaret 1908 ombyttes den sorte Vager med to Balloner ved Helmersgrund med en Stage. $64^{\circ} 37' 35'' N.$ Br. $21^{\circ} 21' 42'' \text{Ø.}$ Lgd. En sort Vager med hvidt Bælte og to Balloner udlægges NØ. for Grunden Drücken. $64^{\circ} 37' 45'' N.$ Br. $21^{\circ} 30' 45'' \text{Ø.}$ Lgd.

123. Forandring i Afmærkning. Luleå NØ. Bottniske Bugt. I Foraaret 1908 ombyttes Stagen ved Trefotsgrundet S. for Furön med en sort Vager med to Balloner. $65^{\circ} 37' 28'' N.$ Br. $22^{\circ} 39' 30'' \text{Ø.}$ Lgd.

124. Forestaaende Afmærkning. Tirrobanken. Haparanda. Bottniske Bugt. Farvandet forbi Tirrobanken skal afmærkes saaledes: En Stage, Kraaseli Västra. $65^{\circ} 47' 42'' N.$ Br. $24^{\circ} 8' 0'' \text{Ø.}$ Lgd.

En Stage, Leppikarigrunni Norra. $65^{\circ} 47' 24'' N.$ Br. $24^{\circ} 7' 42'' \text{Ø.}$ Lgd.

En Stage, Kraaseligrunni NV. $65^{\circ} 47' 3'' N.$ Br. $24^{\circ} 7' 24'' \text{Ø.}$ Lgd.

En Stage med Kost, Tirrobanken. $65^{\circ} 46' 30'' N.$ Br. $24^{\circ} 6' 12'' \text{Ø.}$ Lgd.

En Stage med Kost, Kraaseli Östra. $65^{\circ} 47' 42'' N.$ Br. $24^{\circ} 8' 18'' \text{Ø.}$ Lgd.

En Stage med Kost, Leppikarigrunni Södra. $65^{\circ} 47' 18'' N.$ Br. $24^{\circ} 7' 42'' \text{Ø.}$ Lgd.

En Stage med Kost, Kraaseligrunni SØ. $65^{\circ} 46' 54'' N.$ Br. $24^{\circ} 7' 30'' \text{Ø.}$ Lgd.

125. Forandring af Fyr. Dornbusch. Hiddensö. Tyskland. I den første Halvdel af Januar 1908 indsættes i Dornbusch hvide Blinkfyr en rød Vinkel, der lyser fra S. $22^{\circ} V.$ til S. $52^{\circ} V.$ $54^{\circ} 36' 3'' N.$ Br. $13^{\circ} 7' 25'' \text{Ø.}$ Lgd. (Kort Nr. 139 og 157).

II. Kattegat og Skagerrak.

126. Klokketønde inddraget. Nidingen. Sverig. Nidingens Klokketønde er den 4de Januar 1908 ombyttet med Vintersmærket.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

127. Fyrskib atter udlagt. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Geniusbank« atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 71. Kjøbenhavn 1908).

128. Lystønder midlertidig inddraget. V. Brunshüttel Red. Elben. Lystønderne, som afmærker Brunshüttel Red, er midlertidig inddraget, og Fyrene, som afmærker Rendten, tændt.

129. Lysvinkel forandret. Hoheweg Fyr. Udlægning af Fyrskibet »Bremen«. Weser. I Hoheweg Fyr lyser den V-lige røde Vinkel nu fra N. 26°, til N. 11° V.

I Begyndelsen af Januar 1908 udlægges Fyrskibet »Bremen«, og Reservefyrskibet inddrages.

130. Vrag afmærket. Hoheweg. Weser. Paa V.-Kant af West Ever Sand er c. 1 Kbl. uden for Linien mellem de sorte Spidstønder 8 og 9 sunket en Slæbedamper. Tæt V. for den er i 5, m Vand udlagt en Vragtønde med V.-lig Topbetegnelse. 53° 45' 14" N. Br. 8° 13' 42" Ø. Lgd. Tæt SSØ. for den røde og sorte Baaketønde Hoheweg er et Scjffartøj sunket i 9, m Vand. Tæt V. for Vraget er en Vragtønde udlagt i 9, m Vand. 53° 43' 35" N. Br. 8° 15' 34" Ø. Lgd.

131. Fyr forandret. Signal-Station. Eierland. Holland. Eierland Fyr er nu forandret og viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sec., Lys 4 Sec., Morke 1 Sec. Flammens Højde: 50, m. Synsvidden: 19 Sm. Fyrtaarnets Højde: 34, m. Det midlertidige Fyr er slukket.

Signal-Stationen er genoprettet. 53° 11' N. Br. 4° 51', Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

132. Lystønde inddraget. Fyr tændt og forandret. Schulpengat. Zeegat van Texel. Den røde Lystønde Nr. 5 i Schulpengat er ombyttet med Vintersmærket. Ved Falga er tændt to midlertidige hvide, faste Ledefyr, som holdt overet leder Ø. for den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 7 med Kogle i Westgat. I Schulpengat Fyr er midlertidig indsat en rød Vinkel, som lyser over den røde Lystønde Nr. 4. Denne Lystønde er ombyttet med Vintersmærket.

133. Lods-fyrskib inddraget. Vliereede. Lods-fyrskibet paa Vliereede er inddraget for Is. Lodsstjuenesten besorges fra Vlieland.

134. Bestemmelse for Fyr. Noorderhoofd. IJmuiden. Naar Fyret paa Noorderhoofd med stormende Vejr muligvis ikke kan tændes, vil det røde, faste Fyr paa S.-Kysten i Kanalen blive tændt. 52° 27', N. Br. 4° 34', Ø. Lgd. Holdt overet med det hvide, faste Fyr paa Noordstrandkrib danner det en Ledelinie, som gaar over Fyrhaaken paa Noorderhoofd.

135. Vrag afmærket. Zeegat Hoek van Holland. Dampere »Lindesfarne« er sunket i 11 m Vand. 1 Sm. uden for Lys- og Flojtetønden uden for Zeegat Hoek van Holland, i Linien Ledefyrene overet i S. 71° Ø. Lys- og Flojtetønden er flyttet til tæt NV. for Vraget, og den er forandret til at vise rodt Lys med Formørkelser. 51° 59', N. Br. 4° 2', Ø. Lgd.

136. Afmærkning upaalidelig. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Paa Grund af Isgang kan man ikke stole paa Fyrene paa Duc d'Alberne og paa Afmærkningerne i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.

137. Lystønder inddraget. Lystønderes Farve forandret. Afmærkning upaalidelig. Zeegat van Goeræ. De røde Lystønder KH. og Nr. 4 i Aardappelengat, den røde Lystønde Kwak i Rak van Scheelhoek, Nr. 4 i Slijkgat og Nr. 1 og 4 i Noord Pampus er ombyttet med Vintersmærkerne. Afmærkningerne i alle omliggende Farvande er upaalidelig.

Den rød og sort vandret sribede Lystønde Nr. 4 i det Ø-lige Indløb til Vuile er malet rød. 51° 43', N. Br. 4° 24', Ø. Lgd.

138. Afmærkning upaalidelig. Ooster Schelde. I Ooster Schelde er Afmærkningerne upaalidelig paa Grund af Isgang.

139. Forestaaende Forandring af Belysning og Afmærkning. Themsen. England. Omtrent den 10de April 1908 foretages følgende Forandringer i Afmærkningerne i Themsen:

Barrow Deep:

Barrow Tønde Nr. 1 ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sec.

Barrow Tønde Nr. 2 ombyttes med en Lystønde, der viser rodt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sec.

Barrow Tønde Nr. 8 ombyttes med en Lystønde, der viser rodt To-Blink hver 10 Sec.

Barrow Tønde Nr. 15 ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sec.

North Knob Tønde ombyttes med en Lystønde, der viser rodt Et-Blink hver 5 Sec.

Et Fyrskib »Barrow« udlægges omtrent midt imellem Barrow Tønder Nr. 10 og 11. Det skal vise hvidt Fire-Blink hver 30 Sec. Barrow Tønde Nr. 10: 51° 35', N. Br. 1° 12' Ø. Lgd.

Black Deep:

Fyrskibet »Black Deep« inddrages. 51° 33' N. Br. 1° 13', Ø. Lgd.

En sort Spidstønde, »East Knock John«, udlægges c. 1, Sm NØ. t. Ø. ¼ Ø. fra Knock John Lystønde.

Sludge Lystønde D 5 inddrages.

Duke of Edinburgh Channel:

Fyrskibet »Edinburgh Channel« flyttes c. 2, Sm. NV. t. V ¼ V. hen, til det N-lige Indløb af Duke of Edinburgh Channel.

En sort, spids Lystønde, »S. W. Longsand«, der hver 10 Sec. viser hvidt To-Blink, udlægges c. 7 Kbl. Ø. t. S. ¼ S. fra Fyrskibet »Edinburgh Channel«s nuværende Plads, som er 51° 32', Nr. Br. 1° 18', Ø. Lgd.

West Mid Longsand Tønde flyttes c. 1 ½ Kbl. Ø. ¼ S. hen, og faar Navnet West Longsand. Den nuværende West Longsand Tønde inddrages.

En sort Spidstønde, »West Mid Longsand« Tønde, udlægges omtrent midt imellem den ny West Longsand og South West Longsand Tønder.

Shingles Patch Tønde Nr. 2 ombyttes med en Lystønde, der viser rodt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sec.

Princes og Queens Channels:

Fyrskibet »Tongue«, der ligger paa 51° 30' N. Br. 1° 22', Ø. Lgd., flyttes c. 4 ½ Kbl. NØ. ¼ N. hen.

East Tongue Tønde ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sec.

North East Spit Tønde ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sec.

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

140. Tønde flyttet. Stokes Bay. Spithead. England. I Stokes Bay er den V-lige Tønde for den maalte Mil flyttet c. 2 Kbl. N. 76° V. hen og ligger nu 8 ¼ Kbl. S. 46° V. fra den V-lige Baake og i N. 87° V. fra Gilkicker Point. 50° 46', N. Br. 1° 10', V. Lgd.

141. Lystønde forandret. Dublin Bay. Irland. Den røde, spidse Lystønde, som til Forsøg var udlagt 2 Kbl. N. 64° V. fra South Burford Lystønde, er ombyttet med en sort, stump Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sec.

142. Ledefyr tændt. Darby. Achill Sound. Irland V.-Kyst. Paa S.-Siden af Darby Point er i Fisketiden tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret vises fra en Pæl paa Hovedet af Kajen ved Achillbeg. Bagfyret vises fra en Pæl paa Kysten, er ½ Kbl. N. 31° V. fra Forfyret. Holdt overet i N. 31° V. leder det i det dybeste Vand over Barren. Darby Point: 53° 52', N. Br. 9° 56', V. Lgd.

143. Fyr og Taagesignal forandret. Kinsale Head. Irlands S.-Kyst. Kinsale Head hvide og røde faste Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyrt, der hver 10 Sec. viser To-Lyn, Lyn ¼ Sec., Morke 1 ½ Sec., Lyn ¼ Sec., Morke 8 Sec. Fyrapparat af 1ste Orden.

Taagesignal gives nu med To-Knald hver 6 Minutter.

Beliggenhed: 51° 36' N. Br. 8° 32' V. Lgd.

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

144. Fyr tændt. Noirmoutier. Baie de Bourgneuf. Frankrig. Paa Hovedet af Molen Ileaux, ved Indløbet til Noirmoutier, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6, m. Synsvidden: 7 ½ Sm. Hvid, 6 m høj Fyrpæl. 46° 59' 16" N. Br. 2° 13' 7" V. Lgd.

145. Ledefyr tændt. Glace Bay. Cape Breton Islands Ø.-Kyst. I Glace Bay er tændt to røde, faste Ledefyr. Forfyret staar paa N.-Pieren ved Indløbet til Glace Cove. Flammens Højde: 7 m. Synsvidden: 6 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Hvidt, firkantet, 7 m højt Taarn. 46° 12' 0" N. Br. 59° 56' 45" V. Lgd. Bagfyret staar 580 m S. 36° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 15, m. Synsvidden: 8 Sm. Spejlaparat. Hvidt, firkantet, 13 m højt Taarn. Fyret lyser over en lille Vinkel paa begge Sider af Ledefyrlinien. Holdt overet i S. 36° V. leder Fyrene i Indløbet til Havnen. Forfyret skal man for Indgaaende holde 20 m om Styrbord.

146. Bestemmelser for Lodsning. River St. Lawrence. Canada. Lodsdistriktet for den nedre Del af River St. Lawrence begrænses nu af en Linie fra Father Point til den Ø-lige Ankerplads ved Cape Colambier og Quebec, med Saguenay River. Lodserne tages fra og afsættes til en Lodsdamper ved Father Point. Lodsskonnerter benyttes ikke mere. Lodseriet er under Statens Kontrol.

147. Fyr tændt. Trois Pistoles. River St. Lawrence. Paa Yderenden af Regeringens Værft ved Trois Pistoles er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidden: 9 Sm. Fyrpæl. Værftet strækker sig 1 ½ Kbl. N. 38° V. ud fra Yderenden af Pynten tæt Ø. for Trois Pistoles Kirke. Det falder tort med Lavvande. 48° 8' 40" N. Br. 69° 11' 30" V. Lgd.

148. Oplysning om Grunde. Fogo Island NØ. Newfoundland Ø.-Kyst. Snap Rock. Den mindste Dybde er 1, m. Den ligger paa 49° 52' 30" N. Br. 53° 42' 20" V. Lgd., eller c. 7 Kbl. S. 2° Ø. for den i Kortet angivne Plads. Med So bryder det paa den. 3 ½ Sm. N. 5° Ø. for den er Grunden uren, Blakeys Ground, med 16 à 18 m Vand, hvorpaa det bryder med haardt Vejr.

Cromwells Ledge. Den mindste Dybde er 8 m. 49° 49' 45" N. Br. 53° 51' 0" V. Lgd.

Clereys Ledge. Den mindste Dybde er 9 m. 49° 49' 10" N. Br. 53° 52' 10" V. Lgd.

Hard Hat. Den mindste Dybde angives af Fiskerne at være 11 m, men der er ikke fundet under 20 m. 49° 52' 40" N. Br. 54° 1' 0" V. Lgd.

Green Bay Bank. Den mindste Dybde er 18 m. 49° 53' 20" N. Br. 54° 4' 30" V. Lgd.

Paa de fire sidstnævnte Grunde bryder det med haardt Vejr.

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

148. Fyr i Orden. Plum Point. Port Royal. Jamaica. Plum Point Fyr er nu i Orden. Den røde Vinkel lyser som tidligere fra S. 61° Ø. gennem S. til S. 10° V. 17° 55', N. Br. 76° 46', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

150. Fyr tændt. Volo. Grækenland Ø.-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt paa det S.-lige Hjørne af Volo Ø.-Mole. 3¼ Kbl. S. 58° V. fra Klokketårnet i Byen. 39° 21', N. Br. 22° 57', Ø. Lgd.

151. Signaler. Great Pass og Boghaz Pass. Alexandria. Ægypten. Signalerne fra Gabari Signal-Station er forandret saaledes: Een sort Ballon betyder, begge Løb fri. To sorte Balloner, vandret for hinanden, betyder, der er et Skib i Great Pass. To sorte Balloner, lodret for hinanden, betyder, der er et Skib i Boghaz Pass. Tre sorte Balloner hejst, saa at to er vandret og to lodret for hinanden, betyder, der er Skibe i begge Løb. To hvide Fyr, lodret for hinanden, betyder, Great Pass er frit. To røde Fyr, lodret for hinanden, betyder, der er et Skib i Great Pass. Boghaz Pass er spærret om Natten. 31° 10', N. Br. 29° 52' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

152. Fortøjtønde inddraget. Fyrskibet »Aroe Baai« N. Sumatra Ø.-Kyst. De to Fortøjtønder, der laa 1,500 m. N. 18° Ø. fra Lods-fyrskibet »Aroe Baai«, er inddraget. 4° 11' N. Br. 98° 23' Ø. Lgd.

153. Fyrskibe udlagt. Bangkok River. Siam. Den hvide Tønde paa Outer Baakes Plads og Hulken paa Inner Baakes Plads i Bangkok River er inddraget. Et rødt Fyrskib med hvidt Opstaaende er udlagt 1¼ Sm. S. 30° Ø. fra Bar Fyr, paa Outer Baakes tidligere Plads. Det viser et rødt, fast Fyr. Flammens Højde 12 m. Synsvidden: 6 Sm. Et grønt Fyrskib med hvidt Opstaaende er udlagt 2, Sm. N. 39° Ø. fra Bar Fyr paa Inner Baakes tidligere Plads. Det viser et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsvidden: 6 Sm.

Bar Fyr: 13° 28', N. Br. 100° 34' Ø. Lgd.

154. Tønder flyttet. River Min. China. Ved Indløbet til River Min. er den rede Spidstønde paa Yderbarren flyttet og ligger nu, fra Sharp Peak i S. 64° Ø. 5, Sm. Fairway Tønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu, fra Sharp Peak i S. 59° Ø., 4, Sm.

Sharp Peak: 26° 8' N. Br. 119° 40' Ø. Lgd.

155. Fyr midlertidig forandret. Shimabara. Kyushu V.-Kyst. Japan. Shimabara Fyr er slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt V. for Fyret. Flammens Højde: 11 m. Synsvidden: 6 Sm. 32° 47' N. Br. 130° 23' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

156. Advarsel til Skibsførere, naar de nærmer sig engelske Havne. Den engelske Regering har udsendt Bekendtgørelse af følgende Indhold:

Da det af en eller anden Aarsag kan blive nødvendigt inden forudgaaende Varsel at forbyde Adgang om Natten til engelske Havne i og uden for Evropa, paalægges det Skibsførere, som nærmer sig Havn, at iagttage den største Forsigtighed, naar det ses, at Søge-lys er i stadig Virksomhed, da der kan være Hindringer uden for Havnen, eller denne kan være helt spærret og Undersøgelser Tjeneste i Virksomhed.

Bliver Forholdet til en anden Somagt spændt, kan Undersøgelser Tjenesten blive sat i Virksomhed.

Skibsførere advares alvorligt mod da at forsøge at staa ind i Havnen, det paalægges dem noje at følge de Ordre, som gives dem fra Skibene, der besøger Undersøgelser Tjenesten, og at ankre paa de Steder, der anvises. I Taage maatte det under ingen Omstændigheder forsøges at staa ind uden Tilladelse fra Undersøgelser Officeren.

Bekendtgørelse om, at Undersøgelser Tjenesten er i Virksomhed, udtædes aldrig, men naar Forholdet til en fremmed Magt vides at være spændt, skal den største Omhu udvises, naar man nærmer

sig en engelsk Havn, enten det er Dag eller Nat, og skarpt Udkig holdes efter Undersøgelser Dampere, og man skal være klar til at stoppe straks, naar man bliver præjet af den eller advares ved et Kanonskud fra den.

Naar Adgangen til en Havn er spærret, vises om Natten tre røde Lanterner, om Dagen tre røde Balloner lodret for hinanden fra et iøjnefaldende Sted i eller tæt ved Indløbet, og saa vidt mulig vil dette blive meddelt af Udgiks Skibene uden for Havnen.

Naar Undersøgelser Tjenesten er i Virksomhed, viser Undersøgelser Dampere et hvidt og rød vandret delt Flag med blaa Kant og en blaa Stander, og om Natten:

a) Naar Havnen er lukket, tre røde Lanterner lodret for hinanden.

b) Naar Havnen er åben, tre hvide Lanterner lodret for hinanden.

Havnens Lodser er gjort bekendt med de Bestemmelser, som skal følges.

Bestemmelserne angaar følgende Havne:

I England: Belfast, Berelhaven, Clyde, Dover, Falmouth, Harwich, Hull, Mersey, Milford Haven, Newhaven, Plymouth, Portland, Portsmouth, Queenstown, Sheerness, River Tees, River Thames, River Tyne, Alderney, Guernsey, Jersey.

I Canada: Esquimalt, Halifax, Quebec.

I Middelhavet: Gibraltar, Malta.

I Indiske Ocean: Aden, Bombay, Calcutta, Colombo, Karachi, Madras, Mauritius, Raugoon.

I Østasien: Hongkong, Singapore.

I Vestindien: Bermuda, Kingston paa Jamaica.

Endvidere, i Afrika: Cape Town, Durban, Sierra Leone, Simons Bay.

I Australien: Adelaide, Albany, Brisbane, Fremantle, Melbourne, Newcastle, Sydney, Thursday Island, Townsville, Wollongong.

Paa Tasmania: Hobart.

Paa New Zealand: Auckland, Otago, Port Lyttelton, Wellington.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg

Korts eller Bogs Nr.

Norge:

N B 55 Specialkort. Den norske Kyst fra Rodo til Stott. 1: 50,000. 1.00 Kr.

N B 40' Specialkort. Den norske Kyst fra Froya til Gjesingen. 1: 50,000. 1.00 Kr.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. Januar 1908. — Skibsfarten og Toldvæsenet. — Navigationsvæsenets Ordning. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børs-kurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		94	94 1/4
Danmark.....		70 1/2	71
Norden.....	89 1/4 — 90	89 1/4	89 1/2
Kjøbenhavn.....		66 1/4	67
Carl.....		88	89
Dannebrog.....	86 1/4	86 1/4	86 1/2
Skjold.....		63 1/4	66
Urania.....		54 1/2	55
Union.....		67 1/2	68 1/4
Dampsk. af 1896.....		84 1/2	86 1/2
Hejmdal.....		100	101 1/2
Østasiatiske.....	130 1/2 — 131 1/4	131 1/2	131 3/4
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Gorm.....	90	90 1/2	92
Torm.....		67	77
Inga.....		67	69
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		60	80
Dansk-russisk Dampsk.....	81 1/4	81	81 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		97 1/2	102
5 % Østasias. Komp.....		99 1/2	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		95 3/4	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		84	84 1/4
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.....		87	88
4 % — — 2. Serie..	91 1/2 — 1/4	91 1/4	91 1/2
4 % — — 1. — ..		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..	86 1/2 — 1/4	86 1/4	86 1/2
4 % — — 7. — ..	91 3/4	91 1/2	91 3/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		91 1/4	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 3/4	92 1/4
Aktier.			
Nationalbank.....		153 1/2	154
Privatbank.....	123 1/4	123	123 1/4
Landmandsbank.....	131 3/4 — 132	131 1/4	132
Handelsbank.....	139 1/4 — 139	139	139 1/4
Grundejerbank.....	100 1/2 — 101	100 3/4	101
Burm. & Wain.....	80 — 79 1/2	79 1/4	80
Helsingørs Jærnsk.....		95 3/4	96 1/4
Sukkerfabr.....	192 1/2 — 191 1/4	191 3/4	192 1/4
Bryggeri Aktier.....	138	137 3/4	138 1/2

Vekselkurser d. 14. Januar 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.40	89.15
London.....	18.33	18.28
Paris.....	72.85	—
Amsterdam.....	151.50	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Januar 1908.

Russiske Noter.....	214.25
4 % Russiske Consols.....	80.20
3 8/10 % — Boden Kredit.....	71.90
5 % Mexikanske 1899.....	101.10
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — 1890.....	92.60

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

„Foren. Dampsk.“ 70,000, „Norden“ 6,000, „Kbhvn.“ 12,000, „Dannebrog“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Urania“ 56,000, „Union“ 8,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 196,000, „Østas. Komp.“ 126,000, „Danmark“ 22,000, „Hejmdal“ 6,000, „Inga“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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
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 af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Dansk Styrmandsforening

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Søndag den 9. Februar 1908 Kl. 4 Eftm. i Prins Wilhelms Palæ (Larsens Lokale), St. Annæ Plads 13.

Dagsorden efter Lovenes § 14, derunder Valg af Bestyrelsesmedlemmer og 1 Revisor, endvidere Forslag til Lovændringer og Forslag til Stiftelse af en Løssøre-forsikring.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensure. Telefon-Nr. 42

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegade 32, 1. Træffet Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn. Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

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

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1090 & 3442.

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.

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.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, (h.v. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibeprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnagade 37, Nakskov. Tlf. 162

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmeild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Chr. Holm

Skibshandel
Frederikshavn.
Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

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

P. Schous

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

Janus Andersen

Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves Illi Salg.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Kllassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Prøv engang ufortødtet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

**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.

„Wolverine“
Baade-Motorer
løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med
Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109. Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

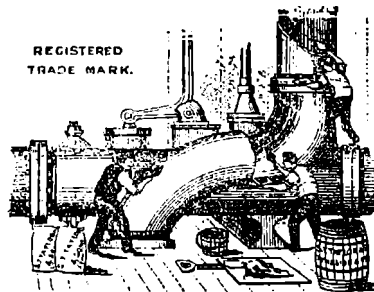
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmaterier af Infusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

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.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palmæ 470 x.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Hørreækvilpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Januar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr. Adr.: Burmeisterse, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophaltningsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet 6222. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1636.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 5601

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

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

**Otto Monsteds
Margarine**

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Heuvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

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

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff, — „CHANNEL, Barry, — „CHANNEL, Newport, — „CHANNEL, Sharpness.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udlørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling, Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Spritt- og Baadskompasser.
Patent Tideglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE og SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

Krumtapakser og Skruaeksler 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“.



Emallien

paalægges varm — 1/10“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasteram, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

DANSKE LLOYD,

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 1—4, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

Palle Sørensens Eff.
Selvtorvet 4.
Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pinocnez, Kikkerte.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 23. Januar 1908.

Passagerfarten over Atlanterhavet. Et Telegram fra Hamburg i sidste Uge meddelte, at de kontinentale Linier øgtede at afholde et Forhandlingsmøde i Köln d. 17. og 18. ds. Om dette Mødes Forløb meddeler nedenstaaende Ritzau Telegrammer følgende:

Berlin, d. 20. Januar. »Berl. Lokalanz.« meddeler: Skibsfartskonferencen i Köln har givet det Resultat, at der hersker fuld Overensstemmelse mellem de kontinentale Selskaber. En Ændring af Billetpriserne blev ikke vedtaget.

Køln, d. 20. Januar. »Köln. Ztg.« erfarer, at de paa Konferencen repræsenterede kontinentale Selskaber har vedtaget ikke at foretage nogen Prisnedsættelse, saalænge Tarifikampen mellem de engelske Selskaber vedvarer. Prisnedsættelsen vil dog være uundgaelig, saafremt de engelske Selskaber ikke naar til en Overenskomst. Der synes dog nu at være fundet en Basis, paa hvilken der kan træffes en Overenskomst mellem Cunard Linien, White Star Linien og de tyske Selskaber, hvorved ogsaa den absolute Betingelse for en almindelig Konference i London vil være opfyldt.

Bolværker i Kjøbenhavns Havn. Af Ministeren for offentlige Arbejder er i Landstinget fremsat Lovforslag om Adgang for Kjøbenhavns Havnevæsen til Ekspropriation af Bolværker i Kjøbenhavns Havn, der ikke tilhører Staten eller Kjøbenhavns Kommune, saa vel som de bag de paagældende Bolværker liggende Jordstykker, der er nødvendige til Gennemførelsen af Bolværkets Regulering. Forslaget er foranlediget derved, at Bolværkerne i Kjøbenhavns Havn dels er Havnevæsnets Ejendom dels er i privat Eje. Denne Dobbeltthed er til stor Ulempe for Skibsfarten og Trafiken. Paa Grund af de med Forslagets Gennemførelse forbundne store Omkostninger, vil dette ske, efterhaanden som Forholdenes Udvikling og Havnevæsnets Økonomi tillader det.

Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg i Malmö har d. 11. ds. afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Foreningen meddeler i denne Anledning til Nord-europæisk Sejlskibsreder-Forbund, at den uforandret har vedtaget de Minimalfragter, som tidligere er vedtaget af

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund,
Norsk Sejlskibsrederforening,
Verband Deutscher Küstenschiffer og
Vestkustens Sjöfartsförening.

Endvidere meddeles, at de af Forbundet oversendte Udkast til Bulk- og Kulcertepartier blev modtaget med megen Sympati, og at der blev bevilget Penge til Agitation blandt Østkystens og Roslagens Sejlskibsredere.

Fra West Hartlepool skriver Mr. Charles Nielsen d. 13. ds. til en af vore mest kendte Dampskibsredere:

»Vi oplevede under en Storm i sidste Uge det triste Syn at se 3-m. Skonnert »Marthing« af Marstal søge ind her paa Reden paa en meget uheldig Kurs, og kun Dygtighed og et fint udført Stykke Sømandsarbejde, for hvilket Føreren, Kapt. Friis, fik et hjerteligt og velfortjent Hurra, frelste en flink dansk Skibsbesætning fra en vaad Grav.«

Om samme Begivenhed meddeler »The Northern Daily Mail« af 9. ds.:

Intet af hvad der er sket under den sidste Storm har været Genstand for større Beundring blandt gamle

Søfolk her end det Stykke Sømandsskab, der i Gaar blev udført af Kaptajnen paa den danske Skonnert »Marthing«, der paa Rejsen fra Ghent til Sunderland med Cement søgte Hartlepool som Nødhavn. »Marthing« manøvrerede i Bugten i c. en Time, og paa et Tidspunkt syntes den uundgaelig at maatte drive ned paa Longscar Rocks, men i sidste Øjeblik fik den sat mere Sejl til, hvorefter den klarede Skærene fra sig. I en Afstand af omtrent 50 yards fra Pierhovedet i Hartlepool gik den atter over Stag, og til Slut var den i Stand til at løbe ind gennem Indløbet — til Glæde for de mange, der i største Spænding havde fulgt Skonnertens Manøvrer. Forøvrigt led Skonnerten en Del Havari som Følge af det forrygende Vejr og fik blandt andet en Baad og Kahytsskyllygten knust.

Kapt. Friis har senere paa Forespørgsel oplyst, at da han indsaa det haabløse i at søge at naa Sunderland, bestemte han sig til at tage den eneste Chance, der var tilbage, nemlig at forsøge paa at løbe ind i Hartlepool Havn. Da han første Gang prøvede paa at dreje til Vinden, var Stormen paa sit højeste, og Mandskabet maatte kæmpe haardt for ikke at blive skyllet over Bord. Det var første Gang Kaptajnen havde været i Hartlepool, og han selv og navnlig to af Mandskabet blev under Manøvreren ilde medtaget af Søen.

Bjærgeløn. London, d. 21. Januar. (Ritz. Bur.). Admiralitetsretten har i Dag tilkendt Rederne, Kaptajnen og Mandskabet paa Dampskibet »Abergeldie« fra Aberdeen 8,000 Pund Sterling for deres Arbejde paa Redningen af Østasiatisk Kompagnis Dampner »Nikobar«, som i December 1906 var kommet i Brand udfor Somaliland.

Kjøbenhavns Havneraad. Under 10. d. M. er Kontreadmiral F. C. C. Bardenfleth efter Ansøgning afskediget fra det ham overdragne Hverv som Medlem af Kjøbenhavns Havneraad, og under samme Dato er fhv. Skibsfører J. Th. Hagedorn beskikket til at indtræde som Medlem i Havneraadet for Tidsrummet fra 1. n. M. til 31. December 1909.

Maksimal Nedlastning af Skibe i spanske Havne. I Følge Meddelelse til det norske Udenrigsdepartement fra den i Kristiania akkrediterede spanske Minister har det spanske Marineministerium udfærdiget følgende Bestemmelser:

Skibe (uanset Nationalitet) maa ved Afgangen fra spanske Havne ikke være lastet dybere end til den maksimale Lastelinje. Hvis et Skib er lastet dybere end til denne Linje, vil Havnekaptajnen ikke tillade dets Afrejse.

En af en suveræn Stat fastsat Lastelinje vil blive anerkendt, ligesaa en Lastelinje fastsat af Board of Trade, Bureau Veritas, Lloyds Register og British Corporation og andre lignende Institutioner, hvis Berettigelse eller Kompetence til saadan Fastsættelse paa Forhaand er anerkendt.

Ethvert Skib, som ikke er forsynet med en saadan Lastelinje, maa underkaste sig Havnekaptajnens Bestemmelse om, med hvilket Dybgaende det tillades at tiltræde Rejsen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 1/1908, afsagt d. 17. Januar 1908. Overretssagfører Hartmann Aktor mod Kapt. E. K. V.

Kapt. V. var Fører af Dampskibet »Norden«, der er bygget af Staal i 1896 og ansat til en Værdi af 400,000 Kr., og som d. 24. November f. A. paa Rejse fra Amerika til Neufahrwasser med en Ladning Fosfat til Værdi 300,000 Rmk. strandede paa Adlergrund Syd for Bornholm.

Sagens nærmere Omstændigheder er følgende:

Kapt. V., der er født d. 14. Oktober 1875, og som i flere Aar har faret som Styrmand, deriblandt dels i Aaret 1900 dels uafbrudt siden Aaret 1904 med Dampskibet »Norden«, blev i Februar 1907 ansat som Fører af »Norden«, der da laa i Helsingør. Kaptajnen har ikke siden været i danske Farvande før i November 1907, da han med den forannævnte Ladning passerede Skagen.

Skibet, der maaler 2,480 Brutto, 1,590 Netto Reg-Tons, havde et Dybgaende af 18 à 19 Fod. Den 22. November Kl. 11 Aften naaedes Helsingør, hvor Skibet blev liggende til næste Dags Aften Kl. 8 $\frac{1}{2}$, da det gik videre Syd paa med en Besætning af 22 Mand og 5 Passagerer, hvoriblandt Kaptajnens Hustru og 2 Børn. Den 24. Kl. 3,30 Fm. passeredes Følsterbo Fyrskib, og Kapt. V., som valgte at gaa Syd om Bornholm mellem de fra denne Ø udløbende Landgrunde og Adlergrunden — efter hans Forklaring dels fordi han ansaa denne Vej for nærmere end Vejen Nord om Bornholm, dels fordi han, hvis det skulde blive usigtbart Vejr, da vilde have Fyrkending langs den tyske Kyst — satte Kursen saaledes, at han antog, at han vilde komme til at passere lige Nord for det paa Nordsiden af Adlergrunden liggende Fyrskib.

Da dette Fyrskib senere kom i Sigte ikke som af Kaptajnen forudsat om Styrbord, men flere Streger om Bagbord, gik han ud fra, at man var kommet betydelig sydligere end beregnet, og at man ved at fortsætte Kursen vilde komme Syd om Adlergrunden; han gav derfor Ordre til at holde Kursen uforandret. Kl. 12 Middag pejledes Fyrskibet tværs, men Kl. 12,10 stødte Skibet haardt og blev staaende paa en Pulle, der, som det senere ved de tyske Marineautoriteters Maalinger er oplyst, ligger paa 54° 47' 05 N. Brd. og 14° 21' 7 Ø. Lgd. i en Afstand af 3 Sm. misv. S. t. V. for Adlergrundens Fyrskib. Vinden var SSØ. med en Styrke af 5—6, Søn tillagende, og Skibet huggede stærkt. Det lykkedes i Løbet af denne og de følgende Dage med noget Besvær og ikke uden Fare at redde Besætning og Passagerer, hvorimod Skibet blev Vrag, og Ladningen gik tabt.

Kapt. V.'s Formening om, at han befandt sig saa meget sydligere end beregnet, var i Virkeligheden urigtig. Skibets Kort, efter hvilket han navigerede, var et engelsk Søkort af 1895, rettet til 1896, og Kaptajnen svævede i fuldstændig Uvidenhed om, at Adlergrundens Fyrskib, der paa Kortet var angivet som liggende tæt Nord for den laveste Del af Grunden, senere (i 1901) var flyttet til 54° 50' 3" N. Brd. og 14° 22' 4" Ø. Lgd., hvorved det var kommet til at ligge c. 2 Sm. NNØ. for sin tidligere Plads eller c. 3 Sm. Nord for Grundens laveste Del.

Skibet løb saaledes midt ind over Adlergrunden, og Strandingen skele paa et Sted, der ogsaa paa Skibets Kort er angivet med en almindelig Vandstand af kun 3 m.

Om det end næppe kan betragtes som forsigtigt af Kaptajnen, naar han har Ansvaret for saa mange Menneskeliv og saa store Værdier, da at gaa saa nær Syd om de paagældende kun mod Nord afmærkede-Grunde, som han, selv om Fyrskibet havde ligget paa det Sted, hvor det var angivet paa Kortet, vilde have gjort, er Hovedaarsagen til Ulykken at tilskrive den Omstændighed, at Kapt. V. ikke har været i Besiddelse af et tilstrækkeligt nyt Søkort over den paagældende Del af Østersøen,

og at han ikke har været bekendt med de Bekendtgørelser, der er udgaaet om Fyrskibets Flytning.

Kapt. V. har erkendt, at han, der under Skibets Ophold i Helsingør var i Land i 4 Timer, let kunde have skaffet sig ny Søkort over den paagældende Del af Østersøen, ligesom han da ogsaa under sit tidligere Ophold umiddelbart efter sin Udnævnelse til Kaptajn i Helsingør havde skaffet sig ny Kort, dels over Øresund, dels over den (vestlige) Del af Østersøen, han den Gang skulde passere.

Han har imidlertid forklaret, at han ved denne Lejlighed slet ikke har tænkt paa, at det kunde være rigtigt at anskaffe ny Kort eller foretage nogen Under søgelse med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Kortet var paalideligt. Han har skudt sig ind under, at han havde set den forrige Kaptajn rette i Kortet paa en tidligere Rejse i Østersøen, men dels ses saadanne Rettelser kun at være foretaget med Hensyn til de Dele af Farvandet, der da passeredes (Nord om Bornholm), dels har Kapt. V. erkendt, at den tidligere Fører aldrig har sagt noget, hvoraf han kunde slutte, at der var rettet overallt i Kortet, og at han i hvert Fald har maattet gaa ud fra, at der ikke var rettet i de sidste Par Aar, hvor Kortet ikke havde været benyttet.

Da det nu maa betragtes som en uafviselig Pligt for en Skibsfører at holde sig forsynet med tilstrækkeligt paalidelige Søkort (jfr. Sølovens § 22), og da Kapt. V. ikke ses at have nogen gyldig Undskyldning for den af ham i saa Henseende udviste skæbnsvangre For sømmelse, vil han ikke kunne udgaa Ansvar.

Kapt. V., der ikke vides tidligere straffet, vil saaledes være at anse efter Sølovens § 293 med en Straf, der efter Omstændighederne findes at burde bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde paa 300 Kr., hvorhos han vil have at betale Sagens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, Overretssagfører Hartmann og Defensor Overretssagfører V. S. Salomonsen, 35 Kr. til hver.

En videregaaende Uddannelse for Navigatører.

Fra en af Styrmandene i Det forenede Dampskibsselskabs Udvandrerrute har vi modtaget følgende:

Da man efter alt, hvad der i den senere Tid er fremkommet og skrevet, vel næppe kan vente noget af de af Kommissionen fremsatte Forslag angaaende Navigationsvæsnets Ordning gennemført som Lov i en overskuelig Fremtid; og da vistnok den overvejende Del af Navigatørerne, saa vel som Dampskibsredere og Assurandører, nok kunde ønske, at Navigatøruddannelsen blev forbedret paa flere Punkter, synes jeg, det maatte være en Overvejelse værd, om der ikke kunde findes andre Maader, hvorpaa dette kunde ske.

I »Politikens« Kronik af 3. April 1907 omtales vore Handelsskoler og de unge Handelsmænds Uddannelse, samt hvad der ydes disse unge Handelsmænd i Form af Stipendier, Legater og Understøttelser, for at de kan rejse til Udlandet og dér erhverve sig en større Uddannelse end den, der kan gives dem herhjemme. Ikke alene Handelsstanden har disse Goder, men der findes næppe nogen Virksomhed eller Profession paa Landjorden, som ikke paa en eller anden Maade støttes enten af Staten eller ad privat Vej med Midler, som sætter de Paagældende i Stand til at drage andre Steder hen og modtage Indtryk og Kundskaber, som senere hen kommer dem, og dermed deres Arbejdsgiver og Landet, til Gode.

Kun Sømanden har ingen Adgang til sligt, udover den ringe Understøttelse, der kan gives ham for at sætte ham i Stand til at frekventere en Navigationskole.

Hvad om vore Redere søgte at faa nogle af deres yngre Officerer anbragt for en Tid som en Slags Volontører om Bord i nogle af de store moderne indrettede Skibe i Udlandet, og endvidere søgte gennemført, at der enten af Staten eller ad privat Vej ydedes disse Folk en Understøttelse, stor nok til at sætte dem i Stand til at eksistere under disse Forhold. Hvis de rekte Rederier og Skibe valgtes, vilde der her kunde læres meget, og det vilde være en udmærket Skole for den unge Navigator. Han vilde faa et helt andet Syn paa sin Stilling end det, han som oftest er bibragt i vore hjemlige Skibe i de unge Aar.

Hvorfor kan der ikke paa Statens Bekostning med korte Mellemrum afholdes belærende Foredrag med fri Adgang, ikke i Foreninger, men offentlig, hvor saadanne Emner kunde behandles, som Nutidens danske Navigatorer mest savner Kendskab til. Disse Foredrag kunde senere trykkes og uddelles gratis til de Navigatorer, som ikke personligt har kunnet være til Stede.

Meget af Gavn og Interesse kunde sikkert ogsaa Navigatoren lære, naar han fik fri Adgang til et Kursus paa en af vore større Handelsskoler.

I England findes en Institution, som hedder »Greenwich Nautical College«. Ved dette Institut gives der Handelsmarinens Officerer Adgang, saa vidt mig bekendt, gartis, til at gennemgaa et Kursus i Matematik, Astronomi, Navigation, Skibbygning og flere andre Fag, og paa den Maade modtage en Uddannelse, som fører adskilligt videre end den fra Navigationsskolen modtagne. Kunde der ikke ogsaa herhjemme oprettes et lignende Kursus, enten af Staten eller af vore Redere i Forbindelse med de forskellige Søfartsforeninger, hvor den unge Navigator, som har Lysten og Evnen, kunde modtage en større Uddannelse, som gjorde ham kompetent til i Fremtiden at blive en Fører, som ikke blot enhver Reder vilde være glad for, men som ogsaa vilde blive et godt Eksempel og en god Læremester for sine Underordnede.

Et saadant Kursus vilde sikkert blive modtaget med Glæde af mange Navigatorer, og naar det blev frivilligt at frekventere det, vilde det jo paa ingen Maade komme til at træde vore mindre Sejlskibes Interesser for nær, hvorimod det absolut vilde gavne vore større Rederier, der ofte overgiver enorme Kapitaler til Navigatorens Varetægt.

Vi farende Navigatorer véd bedst selv, hvor ofte vi føler Savnet af en større Uddannelse, og vi véd ogsaa, at det kun gaar fremad med Sneglefjød, naar man ved Selvstudium skal tilegne sig flere Kundskaber end de, man har lært paa Skolen. Paa den Maade, som vor Skibsfart har udviklet sig i de sidste ti Aar og med den lange Udsigt til at faa en mere tidssvarende Lovgivning paa Navigationsvæsnets Omraade, kunde maaske Gennemførelsen af et eller andet af ovennævnte Forslag bidrage til, at vi ikke kom til at staa i Stampen i altfor mange Aar.

Det kunde være af Interesse at høre andre, mere kompetente Mænd, udtale sig om denne Sag, som sikkert er af Betydning for mange Søfarts-Interesserede.

P. G. C. Petersen,
Styrmand.

S/S. „United States“ Sammenstød med Motorskøjte „Hermeten“.

Den 20. ds. afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af, at D. F. D. S.'s Udvandrerdamper »United States« d. 13. December 1907 paa Rejsen fra Kristiania til New York har haft et Sammenstød paa Kristianiafjorden med en Dæksbaad, der senere har vist sig at være den norske Motorskøjte »Hermeten«. Som Følge af Sammenstødet sank Motorskøjten, og dens Be-

sætning omkom til Trods for alle Anstrængelser for at bringe Hjælp.

For Retten var mødt Føreren af »United States«, Kaptajn Wulff, 1. Styrmand Petersen samt en Del af Damperens Besætning, deriblandt Udkigsmanden. Der oplæstes Uddrag af Skibsdagbogen og af en Forklaring aflagt i New York paa det derværende Konsulat. Af Dagbogens Uddrag gengiver vi følgende:

Kl. c. 5,25 Em. da Skibet befandt sig i Nærheden (c. 1 Kml. VNV.) af Gulholmen og styrede Fjorden ud — Vinden var frisk, c. ØSØ. overskyet; det var mørkt men meget fyrklart — varskoede Udkigsmanden P. Kofoed, en Baad ret for, uden at den kunde ses fra Kommandobroen, paa hvilken der befandt sig Kaptajnen, 1. Styrmand Petersen og Lods Michalsen samt Rorgænger O. Carlsen. Faa Sekunder efter rammes Baaden af Skibets Bov og gled langs Styrbords Side, hvor den saas af flere af Skibets Besætning, som ved Udkigsmandens Raab saa over Skibssiden. Baaden saa ud til at være en Dæksbaad med Motor, men ingen Lanterne var synlig. Skibet svajede øjeblikkelig rundt for Maskinerne, samtidig udsattes Baad Nr. 7, som bemanded med 3. Styrmand O. H. Schmidt. Baadsmænd M. Jensen Hede og Matroserne H. P. Jacobsen, L. P. Nielsen og M. C. Hansen, salte af, da Skibet var svajet tilbage til Ulykkestedet, hvorfra hørtes Nødraab. Stedet afsøgte sammen med Baad Nr. 3, som ligeledes blev sat i Vandet bemanded med 1. Styrmand, 2. Tømmermand M. A. Larsen og Matroserne S. O. Jensen og S. Hansen. Der søgtes i c. 1 Time, men uden andet Resultat, end at der opfiskedes en Del Vraggods.

Kaptajnen og Besætningen henholdt sig i et og alt til den tidligere Forklaring. Udkigsmanden anslog Afstanden, paa det Tidspunkt da Baaden kom i Sigte, til at være en halv Skibslængde. Hverken han eller nogen anden saa nogen Lanterne — det er ad anden Vej oplyst, at saadanne ikke fandtes om Bord i »Hermeten« — men idet Baaden gled langs Siden, som ovenfor nævnt, saa 1. Styrmand et svagt Lys i Bunden af den, anlagelig nede ved Motoren.

Det foreligger iøvrigt oplyst, at »Hermeten« alle-rede Kl. c. 3½ Em. havde forladt Horten, og den havde saaledes været c. to Timer undervæjs, da Ulykken skete. Sammenstødet fandt imidlertid Sted i en Afstand fra Horten af kun 2, højst 3 Kml., og det ligger derfor ret nær at antage, at der har været et eller andet i Vejen med Motoren, og at Baadens Besætning sandsynligvis har været stærkt optaget af denne. Noget afgjort i denne Henseende lader sig selvfølgelig ikke sige, men en saadan Anlagelse vilde i alle Tilfælde kunne tjene til Forklaring paa den Omstændighed, at man næppe om Bord paa Skøjten har iagttaget »United States«, som i det fyrklare Vejr maa have været synlig i en betydelig Afstand. Noget Lys- eller Lydsignal er i alt Fald ikke bleven bemærket af Damperens Besætning, forinden Oversejlingen skete. Straks efter Sammenstødet gav Damperen Bagbords Ror for saa vidt muligt at bringe Skøjten klar af Agterskibet.

Næste Morgen ganske tidligt indkom »United States« paa Kristianssands Red, hvor man ankrede, og noget senere kom den danske Konsul om Bord. Efter Samraad med denne valgte Kaptajn Wulff at fortsætte Rejsen uden straks at aflægge Søforklaring, dels fordi Vejret var saa forrygende, at der ikke, af Hensyn til Skibets og de øvrigeres Ankerliggeres Sikkerhed, kunde være Tale om, at Kaptajnen selv eller en større Del af Skibets Officersbesætning kunde forlade dette, og dels fordi Konsulen kunde oplyse, at den derværende Sørret hele den Dag (Lørdag) var optaget.

S/S „Dora“s Stranding.

Den 20. ds. afholdtes ved Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af S/S „Doras“ Stranding ved Runø i Riga Bugten d. 25. Decbr. 1907.

Mødt var Skibets Fører Kapt. Brockdorff, 2. Styrmand og en Del af dens øvrige Besætning.

I Følge det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen forlod „Dora“ Bolderaa d. 25. f. M. Kl. 2 Em., Kl. 2,30 kvitteredes Lodsén, men en Times Tid efter blev det tykt, og Kl. 3,40 blev Maskinen, der hidtil havde gaaet Fuld Kraft sat paa Langsom. Farvandet var isfrit, men det frøs stærkt med haard Kuling fra Øst. Kl. 7 stoppede man for at lodde og fik 21 Favne Vand, men fortsatte umiddelbart efter med langsom Gang, lige indtil Grundstødningen fandt Sted Kl. 10,50 Em. Da det lidt lidt senere klarede op i Vejret, kom man paa det rene med Skibets Plads. Man forsøgte at bakke Dampere af Grunden men uden Held, og bedre gik det heller ikke, efter at man havde kastet en Del af Ladningen over Bord. Skibet kom vel et Øjeblik flod men tog straks efter atter Grunden, og det forrygende Vejr tillod ikke nogen nærmere Undersøgelse af Farvandet ved Hjælp af Baad. Den paafølgende Dag om Formiddagen kom Redningsbaad ud og tilbød at tage Besætningen i Land, men paa Kaptajnens Opfordring blev den liggende langs Siden for at se Tiden an. Ved 12 Tiden erklærede Baadens Fører imidlertid ikke at turde vente længere, da han var bange for ikke at kunne lande med Baaden paa Grund af den tillagende Vind og Sø, og som Følge heraf besluttede Kaptajnen sig til at gaa i Land med sit Mandskab.

De Mødende bekræftede Dagbogens Beretning. 2. Mester Christoffersen og Maskinassistent Hansen kunde bevidne, at „Dora“ havde gaaet Fuld Kraft (c. 58 Omdrejninger) fra Kl. 2,30 til 3,40 og Langsomt (38 à 39 Omdrejninger) hele den øvrige Tid indtil Grundstødningen, kun med 10 Minuters Stop ved 7 Tiden for Lodskud.

Kaptajn Brockdorff forklarede, at „Dora“ sædvanligvis løb 8 Sm. Fart ved Fuld Kraft og c. 3 ved Langsomt. Loggens Visninger svarer omtrent hertil, og Kaptajnen antog derfor, da Grundstødningen skete, at han endnu havde en Distance af 16 à 18 Sm., til han var naaet op paa Højden af Runø. Naar Skibet var kommet saa meget længere frem og ud af Kursen kan Kaptajnen kun antage, at det skyldes ukendte Strømforhold. Skibet er strandet paa SV. Siden af Runø, en lille Sm. fra Strandbredden. Der styredes efter et Kompass, som sidst var rettet i Foraaret 1907. Der var ingen Is i Farvandet, men det frøs en Del, og Kaptajnen tør ikke helt bestride Muligheden af, at dette kan have indvirket paa Loggens Visning. Loggen var indrettet til Allæsning paa Lønningen.

Fra Rettens Side blev der yret nogen Tvivl angaaende Muligheden af en Strømsætning, som den der her maatte være Tale om, med den herskende østlige Vind. Langt snarere var man tilbøjelig til at antage, at Dampere i Virkeligheden havde udløbet en noget større Distance end af Kaptajnen antaget, og det blev i saa Henseende gjort gældende, at Farten efter de foreliggende Oplysninger om Fuld Krafts Hastighed og Omdrejningstal, maatte ansættes til at være en Del over 3, idet man med nogenlunde Tilnærmelse kunde anslaa Hastigheden til at være proportional med Antallet af Omdrejninger. Efter denne Betragtning maatte man gaa ud fra, at Loggen havde vist for lidt, hvad der med den stærke Frost heller ikke var helt usandsynligt. Noget bestemt lod sig imidlertid ikke sige.

Forhøret blev udsat indtil videre.

S/S „Dora“, der tilhørte Dampskibsselskabet Speno af Kjøbenhavn, var bygget i Sunderland i 1881 og maatte 1,507 Brutto og 949 Netto Reg.-Tons.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er det igen La Plata Markedet, som har været det eneste, hvorom der kan siges noget godt, men ogsaa her er der dog lidt Malurt i Bægeret, thi Efterspørgslen indskrænker sig til prompt og Februar Tonnage, medens de Baade, som en Reder vilde sende ud, for det første kun kan faa en ussel Kulfragt, nemlig 7/6 à 8/6 fra Cardiff, og for det andet møder de et Returnarked, der er saa nøje afbalanceret, at Fortjænten, hvis Rederne vilde slutte nu, er ganske minimal, og at sende en Dampere ud med Kul til en Tabsfragt og løbe Chancen for Hjemfragt er ret risikabelt. Det er ubefragtede Dampere, som nu losses derude eller er paa Vej derud med betydeligt højere Kulfragter end de nuværende, der har Chancerne for at tjene noget, men det er kun faa, da de fleste Redere har sluttet hjem; thi som nys sagt, La Plata Markedet er i høj Grad risikabelt og lunefuldt. Det svirrer allerede nu med Rygter om, at Jernbanerne ikke kan overkomme at transportere alt det Korn, som skal skibes, og det befrygtes, vistnok med Rette, at Dampere inden længe vil komme til at lide betydelige Ophold. Det er saaledes ikke fristende at sende Dampere til Sydamerika i Øjeblikket, men i andre Retninger er det ikke bedre, og i det hele taget er det ganske overordentlig vanskeligt for en Reder i Øjeblikket at placere sine Dampere saaledes, at de kan sejle uden Tab, ligegyldig om det er paa Langfart eller i evropæisk Fart. For de mindre Dampere Vedkommende er der stadig en Del oplagt her, og det vilde være interessant om et Par Maaneder at se, om de oplagte Dampere ikke har staaet sig bedre end de af samme Størrelser, der sejlede. I Ugens Løb blev der sluttet en meget betydelig Mængde Kullaster, hovedsagelig til Middelhavet, hvortil Fragterne gennemgaaende er en Kende højere. Raterne til Østen er ogsaa bedre. Stigningen er overalt grundet paa de daarlige Returnarkeder.

Det østlige Marked har taget lidt mere Tonnage end ellers i de sidste Uger, særlig for Ris, men det ligger stadig mat. Fra Birma betalles 17/6 à 18/ O. C. pr. Februar, og fra Rangoon til Liverpool 16/6 à 17/6. Kurrachee og Bombay tager næsten ingen Dampere. Sidstnævnte Plads betalte 16/ for Manganese til Baltimore eller Filadelfia pr. April. For Kul fra Cardiff sluttedes der til 13/3 Suez, 12/ Colombo.

Sortehavet ligger endnu flovere end for en Uge siden, idet Markedet trykkes af de store Dampere, som stadig kommer op i Ballast fra Port Said etc. og bliver „anlagt“ til en eller anden Havn, hvorved der staaer Kamp om at faa Fingre i det forholdsvis lidet Korn, der kommer i Markedet. Anlægsraten fra Odessa, Nikolajeff eller lignende Havn til London, Hull eller Rotterdam er 6/, Hamburg 6/3, men der accepteres ogsaa under disse usle Rater. Fra Sulina er Fragten til L. H. A. R. 6/ à 6/3, Hamburg 6 d. mere. For Oljekager fra Novorossisk er gentaget 10/ til én dansk Havn, 10/3 to, 10/6 tre Havne, og for Erts fra Poti sluttedes der til saa lavt som 8/6 til Rotterdam eller Middlesbro.

Middelhavet fragtede ikke saa lidt, men Fragterne er som oftest rent tabbringende. En Mængde Dampere gaar fremdeles i Ballast til England eller Nordamerika.

Der betalles for Erts bl. a. 5/9 Karthagena/Maryport, 4/10½ Malaga/Rotterdam, 5/3 Tenez/Middlesbro, fri Despatch, 6/6 Karthagena/Rotterdam, „full terms“, og for Fosfat fra Sfax 6/9 til Nantes, 8/3 Stettin. For Bomuldsfrø fra Aleksandria er Raten kun 5/3 à 5/6 til Hull, 5/6 à 5/9 London, men Ladning er meget knap. Fra Cypern sluttedes en Dampere med Johannesbrød til 14/6 London. Ertsfragterne fra Bilbao er meget slette, idet der kun betalles 3/4½ à 3/6 Cardiff, 3/9 Tynen, 4/ Middlesbro, 4/ à 4/3 Ayr.

Nordamerika er paa det nærmeste uforandret, men Laster synes knappe. For Korn fra nordlig Havn be-

lattes 2/9 Middelhavet, Basis én Losselhavn; 2/4½ Kjøbenhavn direkte, og for Petroleum i Kasser 22 Cents Filadelfia til to japanske Havne. Kanada er livløs. Fra Golfen er Raten paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet omkring 10/6 Basis én Ladehavn til én Losselhavn, Option Danmark 1/ mere. For Kul fra Newport News betales 1,35 Dollars til St. Thomas samme Rate Baltimore/Havanna. Trælaster fra Golfen sluttedes sparsomt, bl. a. til 85/ Mobile/Fleetwood, 88/9 én vestitaliensk Havn, 82/6 Pensacola/Kontinentet (H. H.), og fra Sapelo betales 76/3 til Antwerpen.

La Plata Markedet er særdeles fast for prompt Lastning, jo promptere Baad desto højere Rate, men pr. Marts og senere ligger Forholdene trægt, da Befragternes og Redernes Opfattelse med Hensyn til Fragt-raten divergerer for meget. Fra San Lorenzo Grænsen er der betalt indtil 18/6 O. C. for nogle Baade indtil 5,000 Tons til U. K. eller Kontinentet, 18/ pr. Februar/15. Marts, medens der fra Colastine betales indtil 19/7½ pr. Januar, 19/6 pr. Februar. Fra Buenos Aires betales 17/6 à 18/ pr. Januar, 16/9 pr. Marts/April, medens Bahia Blanca betalte 17/9 à 18/ pr. Februar/15. Marts.

Østersømarkedet viser næsten intet Liv. Af de russiske Havne kommer kun Libau og Windau i Betragtning, og af disse noterer Libau nominelt 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, medens der for Kortprops kan faas 9/ pr. Load (Topendemaal) til Firth of Forth. Windau noterer Frs. 27 pr. Favne (216 Kbf.) Kortprops til Dunkerque eller Calais. Pr. f. o. w. og over den kommende Sæson er der en Del Noteringer fremme, saa vel fra russiske Havne som fra Bolten, men de noterede Rater er ikke fristende, og der sluttedes derfor ikke meget. Pr. f. o. w. skal der være sluttet til Frs. 30¼ D/B. B. Skellefteå/Antwerpen (750 Sldr.), medens en Kontrakt paa over 6,000 Favne Pulpwood fra Petersborg til Terneuzen siges at være sluttet til omkring 33 Frs. med 100 Favne daglig Lastning og Losning.

Kulfragterne har fæstnet sig yderligere til Middelhavet, hvortil en Masse Dampere sluttedes; Øst efter er de ogsaa højere, men i andre Retninger viser de ingen nævneværdig Forandring. Fra Østkysten blev der bl. a. sidst sluttet til 4/ Firth of Forth/Swinemünde (2,000), 4/9 Seaham/Masnedund (1,000), 4/1 Boness/Vejle (1,400), 4/1½ Wear/Malmø (1,900), 4/1½ Blyth/Aalborg (1,300), 3/6 Dunston/Rotterdam (1,500), 4/3 Tyne/Bordeaux (2,400), 4/3 Tyne/Bilbao (1,650), 6/1½ Tyne/Karthagena (1,700), 7/ Grangemouth/Neapel (2,900), 7/9 Tyne/Port Said (4,300).

Fra Cardiff sluttedes til følgende Fragter: 6/ Libau (2,800), 5/ Rouen (1,300), Frs. 4,75 Bordeaux (2,500), Frs. 7 Algier (2,600), 7/4½ Barcelona (1,700), 7/1½ Genua, 8/6 Venedig, 7/7½ Aleksandria eller Port Said, 5/9 Las Palmas eller Teneriffe, 6/3 Cap Verde, 9/3 Rio de Janeiro, 7/6 à 8/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er sluttet enkelte Fragter, men Markedet er iøvrigt meget daarligt, og de fremkomne Ladninger er aldeles utilstrækkelig til den ledige Tonnage, som ønskes anbragt for Afsejling straks. Fragtraterne er som Følge af denne Mangel paa Ladninger meget lave med kun enkelte Lyspunkter. Returfragter er fremdeles knappe, og flere Skibe opholdes i udenlandske Havne af Mangel paa Fragter, idet den største Del af Sejlskibsflaaden er i Fart.

For Foraars- og senere Afskibning er der atter nogle flere Partier fremme ogsaa til England og Tyskland, men Køb og Salg af Ladninger er iøvrigt meget sparsomt.

I den forløbne Uge er afsluttet følgende:

350 Tons Byg Nakskov/Kristiania 5 Kr., 100 Sldr. D/B. Mandal/Brügge Frs. 32, 115 Sldr. Stav Frederiks-

stad/Charlestown 24/6, 192 R.-T. Is Kristianiafjord/Oporto Frs. 16, 370 Tons Clay Fowey/Harburg 8/, 300 Tons Clay Fowey/Gøteborg 8/, 340 Tons Salt Lissabon/Stettin 10/, 350 Tons Kul Boston/Rudkjøbing £ 7.5, 200 Tons Kul Wemyss/Svendborg £ 6.15.

For senere Transport: 85 Sldr. blandet Trælaster Halmstad/Færøerne 27 Kr., 85 Sldr. D/B. Frederiksstad/Rye Harbour 30/, 85 Sldr. D/B., Boards Søderhamn/Quimpre Frs. 55, 160 Tons dw. Salt Cadix/Newfoundland 10/ kombineret Retur, 2/3 pr. Quintal Fisk.

Markedet for de mindre Skibe er ikke undergaaet væsentlige Forandringer. Med prompte Ladninger er det smaat bevendt; fra Kiel og nærliggende isfri Havne udbydes dog nogle Hvede- og Havreladninger, saaledes er bl. a. sluttet for Havne fra Kiel til Skien 8½ Mark. Fra Lübeck kan ogsaa i Aar ligesom i Fjor ventes ret betydelige Udskibninger af Gibs og Salt, og forhaabentlig vil Raterne holde sig paa det samme Niveau.

Kjøbenhavn lader meget tilbage at ønske. Til østbornholmske Havne blev sluttet for Oljekager og Majs 22 à 23 Øre, men dette er næsten ogsaa all, og Ud-sigterne til en snarlig Forandring til det bedre er ikke lyse.

Ugens Havarier.

Mimi, Dpsk. af Kiel, der, som meddelt, strandede paa Halskov Rev, er bragt flot af Svitzers »Helsingør«, efter at e. 400 Tons af Kullasten er kastet over Bord. »Mimi« har erholdt en Del Skade, men kan dog efter foreløbig Reparation fortsætte Rejsen til Lübeck med Ledsagelse af Bjergningsdamper.

Peruvian, Dpsk. af London, er indkommet til Nyborg for Dykkerundersøgelse efter Grundstødning i Kieler-Kanalen. Skibet kommer fra Savannah med en Ladning Bomuldsfrøer, bestemt til Aalborg. Forsat Rejsen efter Dykkerundersøgelse.

Dagny Viola, Fiskekutter, er Natten til d. 15. ds. strandet ved Vrist. Mandskabet reddet. Skibet er Vrag, og Faugst og Redskaber er gaaet tabt.

Alfa, Skonnert af Aalborg, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Halmstad til Hjemstedet med Tommer, grundstød ved Indløbet til Limfjorden paa Korsholmen. Hals Bjergelav assisterede. Skibet kom flot, efter at en Del af Dækslusten var kastet over Bord.

Finland, engelsk Dpsk., kom d. 17. ds. i Tauge paa Grund ved Jollehavns Bolgebryder. Skibet, der havde været herinde for Kulforsyning, er assisteret flot og har fortsat Rejsen til Hull.

Presse, Lægter, er ankommet hertil efter en haard Rejse fra Hamburg. Lægteren har faaet Roret knækket.

Setti, russisk 3/m. Skonnert, kom d. 18. ds. paa Grund paa Asnæsbynten. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Kalundborg.

Pernambuco, engelsk Dpsk., er d. 18. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Aalborg med en Ladning Kul, strandet lidt Nord for Aulum. Mandskabet er reddet. Skibet er Vrag.

Dora, Dpsk. af Kjøbenhavn, der strandede paa Runo i Rigubugten vil ikke blive forsøgt bjerget, førend til Foraaret.

Caneer, Fiskedpsk., har maattet søge ind til Frederikshavn for at reparere en Maskinskade.

Familien, Galease af Vejle, har for Iudgaaende til Bogense med en Ladning Mursten, været i Kollision med Østmolen og har derved mistet hele Bagbords Skanseklædning.

Pelican, Fiskedpsk. af Altona, der, som bekendt, strandede ved Klitmøller og iudbragtes til Frederikshavn, er efter foreløbig Reparation der afgaaet til Hamburg. Skibet er takseret til 90,000 Kroner, Bjergelønnen andrager 40 pCt.

Mercur, Fiskedamper af Altona, der var strandet ved Hanstholmen, er bragt flot af Bjergningsdpsk. »Egir« og »Viking«.

Polarstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indslæbt af den engelske Damper »Luchkeit« til Bernundus Øerne med Tab af Skruen. Skibet var paa Rejsen fra West Hartlepool til Savannah.

Dagny, Dpsk. af Esbjerg, er d. 19. ds. i Ballast grundstød paa Asnæsbynten. Skibet har Assistance af Svitzers.

Kjøbenhavn, 20. Januar. (Ritz. Bur.). Da Dampere »Berlin« i Formiddags gik op gennem Havnen for at gaa ind i Gasværkshavnen, skete der en større Eksplosion i Dampere Agtorlast, i det Øjeblik to Mand af Besætningen var ved at tage Lugerne fra; en stor Ildsojle slog ud, og Lugerne fløj op i Luften. De to Mand kom alvorlig til Skade, og de blev hurtigst muligt bragt ind til Toldboden og indlagt paa Frederiks Hospital.

Mørstul, 20. Januar. (Ritz. Bur.). Skounerten »Astræa« af Marstal er strandet paa Englands Vestkyst. Besætningen, fem Mand, foruden Foreren, Kaplajn A. Rasmussen, er druknet. Føreren 62-aarige Fader var Styrmand. Besætningen bestod endvidere af tre Matroser, hvoraf de to menes at være fra Kjøbenhavn og den tredje fra Holbæk, samt et 15-aarigt ungt Menneske fra Marstal, Søn af flv. Skibslører Svane.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 21. Januar.) Adolph Andersen, Schubert, p. Brunsbüttel 20 for Antwerpen. — Alexandra, Rahe, afg. herfra 21. til Christiania. — Algarve, Borries, ank. Windau 18. fra Riga. — Anglo Dane, Wiencke, pass. Holtenau 21. ds. for Kjøbenhavn. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 19. fra Newcastle. — Antwerpen, Madsen, p. Gibraltar 18. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. New York 19. fra Philadelphia. — Arno, Strömberg, ank. hertil 17. fra Antwerpen. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 10. fra Libau. — Baron Stjernblad, Kofod, p. Brunsbüttel 20. for Antwerpen. — Beira, Lunge, p. Gibraltar 16. for Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. hertil 18. fra Messina. — Christian IX., Müller, ank. Königsberg 21. fra Danzig. — Dagmar, Dogvad, afg. Dunston 14. for Genua. — Douro, Mortensen, p. Ouessant 20. hertil. — Ferrara, Sinclair, afg. Stettin 11. til Manchester. — Florida, Andersen, afg. Philadelphia 4. til Christiania. — Frederik, Thomsen, ank. London 20. herfra. — Garonne, Kromann, dokker her. — Georgius I., Sorensen, p. Brunsbüttel 20. for Hull. — Hellig Olav, Holst, laster her. — Høngest, Munch, dokker her. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 18. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, afg. Catania 20. til Messina. — Jolantha, Simonsen, ank. Reval 15. herfra. — Kasan, Hansen, p. Hollenau 21. for London. — Kentucky, Andresen, ank. New York 14. herfra. — Kiew, Jørgensen, ank. Dunkerque 19. fra Libau. — Kursk, Gommesen, afg. Kjøningsberg 18. til Hull. — Leopold II., Rasmussen, ank. Libau 14. fra Windau. — Louise, Kruse, ank. Ghent 20. herfra. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 14. til Boston. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Boston 13. hertil. — Moskov, Nielsen, ank. Windau 18. fra Riga. — Nicolai II, Kaas, afg. Christiania 4. til Boston. — Nishnij Novgorod, Sonne, ank. hertil 20. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 20. fra Königsberg. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Havre 17. til Tunis. — Omsk, Jønsen, p. Brunsbüttel 20. for Windau. — Oscar II, Hempel, afg. Christiansand 18. til New York. — Perm, Christensen, ank. hertil 20. fra London. — Pregel, Harder, afg. herfra 18. til Libau. — Riberhus, Bonnelykke, ank. hertil 20. fra Libau. — Rogaland, Andersen, ank. hertil 18. fra Swansea. — Saga, Wilberg, ank. Antwerpen 14. herfra. — Saxo, Larsen, ank. hertil 11. fra Stockholm. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 3. fra Swansea. — Tiber, Beck, ank. Bordeaux 18. fra Cadiz. — United States, Wulff, ank. hertil 18. fra Christiania. — Valdemar, Johnsen, dokker her. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Königsberg 18. fra Stockholm.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. Leith 17. ds. — Sigurd, Petersen, ank. Tripolis 19. ds. — L. H. Carl, Petersen, ank. Genua 14. ds. — Erik, Mahneke, ank. Barry 14. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. Girgenti 21. ds. — Dan, Petersen, ank. Huelva 18. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. South Shields 28. Decbr. — Knud, Meyer, afg. Newport 20. ds. — Danmark, Kraemer, afg. Tynen 11. ds. — Ragnar, Holst, afg. Hull 18. ds. — Skjold, Ståbel, ank. London 17. ds. — Halldan, Hansen, afg. Blyth 8. ds. — Olaf, Jørgensen, afg. Dunston 12. ds. — Svend, Jensen, ank. Huelva 20. ds. — Harald, Schmidt, afg. Sunderland 10. ds. — Magnus, Hveysel, ank. Girgenti 20. ds. — Ivar, Larsen, ank. Huelva 19. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. Bona 21. ds. — Vagn, B. Mahneke, ank. Catania 18. ds. — Ulf, Drescher, afg. Aberdeen 20. ds. — Leif, Huns, afg. Penarth 16. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Pensacola 16. ds. til Dunkerque. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 15. ds. til London. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Buenos Aires 8. ds. til Conception. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Savannah 8. ds. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Genua 9. ds. til Pensacola. — Excellence Pleske, Braudt, afg. Newport 20. ds. til Port Said. — Pawel Andrejef, Taubek, afg. Cardiff 9. ds. til Civita Vecchia. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 20. ds. til Salerno. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Reval 18. ds. til Kjøbenhavn. — Johan Siem, Nielseu, ank. Blyth 20. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Inga. Flandrin, Nielsen, ank. Santander 18. ds. best. til Middlesbro. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kings Lynn 16. ds. best. til Neufahrwasser.

Dan. Fiona, Hansen, ank. Llanelly 20. ds. — Selandia Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 20. ds.

Dannebrog. Brattingsborg, Suonsou, afg. Montevideo 14. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Boness 20. ds. — Fredensborg, Winther, ank. Burntisland 16. ds. — Frederiksberg, Larsen, ank. Spezia 10. ds. — Jømsborg, Jepsen, ank. Savona 11. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Rosario 10. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Liverpool 20. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Huelva 13. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Windau 20. ds. — Søborg, Hansen, afg. Aalborg 18. ds. — Uranieborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 19. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. Windau 16. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Novorossisk 16.

ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Grimsby 11. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Huelva 20. ds. — Ulfborg, Albertsen, afg. W. Hartlepool 21. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Aarhus 20. ds. — Dansborg, Kühl, ank. Stettin 19. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Huelva 19. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Aalborg 19. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Newcastle 21. ds. —

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Windau 12. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Cardiff 5. ds.

Havet. Eyen, Andersen, ank. Kjøbenhavn 14. ds.

Det asiatiske Kompagni, Samui, Dahlenborg, afg. Algiers 18. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Algiers 18. ds. — Cathay, C. Jensen, afg. Suez 14. ds. — Bintang, Gahe, afg. Singapore 16. ds. — Siam, Cortsen, afg. Moji 17. ds. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Birma, Prah, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Sibirien, Madsen, afg. Tjilatjap 12. ds. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Bangkok 9. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 17. ds. best. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Lucia 20. ds. best. til Dominica. — St. Croix, Christensen, afg. London 20. ds.

Ero. Helgenæs, Knudsen, ank. Marstal 17. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 18. ds. — Enigheden, Jensen, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Nyborg 19. ds.

Term. Sara, Jensen, ank. Newcastle 18. ds. — Helene, Sorensen, ank. Kiel 20. ds. — Agnete, Petersen, ank. Aalborg 19. ds. — Hermia, Hansen, afg. Burntisland 19. ds. best. til Kiel. — Alice, Schultz, afg. Nyborg 17. ds. best. til Burntisland. — Sjøland, Sonnichsen, ank. Kjøbenhavn 19. ds. — Bornholm, Abrahamson, afg. Kiel 17. ds. best. til Grangemouth.

Svendens & Christensen. G. Koch, Jørgensen, afg. Lissabon 21. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Cardiff 19. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Blyth 18. ds.

Danmark. J. N. Madvig, Schjoldt, ank. Korsør 20. ds. — Hamlet, Reese, ank. Königsberg 20. ds. — Helge, Paulsen, ank. Windau 13. ds. — Rolf, Olsen, ank. Kbhvn. 20. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. Libau 16. ds. best. Rotterdam.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Oran 14. ds. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Tunis 20. ds. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 16. ds. — Elna, Rathje, ank. til Oran 19. ds. — Therese, Larsen, afg. Seaham 10. ds. — Simone, Olsen, afg. Aguilos 13. ds. — Jeanne, Løfler, ank. Alicante 19. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Barcelona 16. ds. — Vera, Riso, afg. Sunderland 10. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Methil 20. ds. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Reval 18. ds. — Nautik, M. Nielsen, ank. Rouen 15. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Port Talbot 20. ds. — Nexos, Busse, ank. Aalborg 20. ds. — Ellen, Hansen, ank. Grangemouth 21. ds. — Fylla, Christensen, afg. Bremen 21. ds. best. til Reval. — Hebe, Petersen, p. Kaiser Wilh. Kanal 19. ds. best. til Reval. — Gerda, Iversen, ank. Goole 21. ds. — Cito, Thøgersen, afg. Boston 20. ds. best. til Brake. — Napoli, Brinch, ank. Bilbao 17. ds. — Bodil, Larsen, ank. Marseille 18. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Belfast 20. ds. best. til Swansea. — Nerma, Nielsen, p. Helsingør 20. ds. best. til Montrose. — Alfa, Lauritsen, ank. Newcastle 21. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Kjøbenhavn. — London, Bom, ligger i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Blyth 19. ds. — Bryssel, Bock-Hansen, ligger i Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 20. ds. — Wien, Brink, ligger i Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, afg. Kiel 18. ds. best. til Dunston.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Swansea 21. ds. best. til Venezia.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Ariles 20. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. Sunderland 17. ds. — Mary, Clausen, ank. Königsberg 21. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, afg. Kjøbenhavn 18. ds. best. til Howdon Dock, Tyne. — Otto Rud, Hauch, afg. Swansea 18. ds. best. til Catania.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. Kolberg 20. ds. best. til Kjøbenhavn. — Tor, Hårstedt, afg. Kjøbenhavn 20. ds. best. til Kalmar.

Frem. Austa, Bagger, afg. Horseus 16. ds. best. til Methil. — Vera, Thing, afg. Rotterdam 19. ds. best. til Boness. — Freja, Nielsen, ank. til Libau 16. ds. — Hertha, ank. Kjøbenhavn 20. ds.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, afg. Aarhus 17. ds. best. til Blyth. — Erik, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 20. ds. — Axel, Christensen, afg. Aarhus 18. ds. best. til Hull. — Hugo, Steen, afg. Korsør 19. ds. best. til Grimsby. — Absalon, Gran, ank. Hull 17. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Kjøbenhavn 21. ds. best. til Blyth. — Chr. Gylstorff, Schmidt, afg. Blyth 19. ds. best. til Messina. — Ulrik Holm, Bonnelykke, ank. Korsør 19. ds. — Wilh. Colding, Bjaranson, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Angantyr, Holm, ank. London 20. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Horsens 21. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. Odense 18. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. Burntisland 20. ds. — Krouprins Frederik, Andresen, ank. Flensburg 18. Decbr. —

England, Andersen, ank. Granton 20. ds. — Holland, Poul-
sen, ank. Kjøbenhavn 29. Decbr. — Rusland, Madson, ank. Ant-
werpen 20. ds.

Urania, Polarstjernen, Branth, ank. Bermuda 16. ds. —
Eklipstika, Hemmingsen, afg. Hull 10. ds. — Kronprin-
sesse Louise, Nielsen, ank. Ghent 11. ds. — Urania, Clau-
sen, ank. Aarhus 31. Decbr. — Svend, Schmidt, afg. Boness 17. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Anette Furness,
Larsen, ank. Swinemünde 21. ds. — Lady Furness, Clausen, ank.
Kjøbenhavn 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, afg. Blyth 17. ds. — Tyskland,
Danstrup, afg. Grangemouth 9. ds. — Frankrig, Friis, ank. West
Hartlepool 20. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Cardiff 20. ds.

Sejlskibe.

Rønne. Karen, Larsen, ank. Rio Grande 5. ds.

Svendborg. Najaden, Rasmussen, ank. Aarhus 13. ds. —
Kamman, Fisker, ank. Gøteborg 14. ds. — Norden, Andersen,
ank. Butonferry 13. ds. — Minerva, Fuglsang, ank. Plymouth
13. ds. — Jason, Hansen, ank. Middelfart 14. ds. — Union,
Olsen, ank. Yarmouth 14. ds. — Solon, Rasch, ank. London 14. ds.
— Britannia, Rasmussen, ank. Falkenberg 14. ds. — Chris-
tian, Jørgensen, ank. Tappert 15. ds. — Embla, Petersen, ank.
Aberdeen 15. ds. — Roska, Petersen, ank. Hull 16. ds. — S.
Lotz, Hansen, ank. Fowey 17. ds. — Meta, Møller, pass. Øre-
sund 16. ds. — Freir, Brandt, ank. Kristiansund 17. ds. —
Lauritz, Dam, ank. Cuxhaven 16. ds. — Ludvig, Jørgensen,
ank. Tanshøj 16. ds. — Venus, Jensen, ank. Skelskør 16. ds. —
Valborg, Andersen, ank. Civita Vecchia 19. ds. — Leif, An-
dersen, ank. Odense Fjord 20. ds. — Jens, Eriksen, ank. South Allou
20. ds.

Æra. Ellen, Lauritzen, ank. Dieppe 13. ds. — Lorenz,
Levinson, ank. Middelfart 14. ds. — Nathalie, Eriksen, ank.
Gøteborg 14. ds. — Thyra, Rasmussen, ank. Gøteborg 14. ds. —
Ophelia, Clausen, ank. Setubal 15. ds. — Frederik & Ane,
Andersen, ank. Fjellebroen 16. ds. — Herta, Krull, ank. Burg-
head 15. ds. — Claudia, Aaberg, afg. Cadiz 16. ds. til Colon. —
Svanen, Møllmann, ank. Ramsgate 16. ds. — Gemma, Hansen,
ank. Setubal 16. ds. — Neptun, Jensen, ank. Hals 17. ds. —
Nauta, Stærke, ank. Ayr 17. ds. — Johanne, Hansen, ank.
Lissabon 17. ds. — Koføed passerede 17. ds. Butt of Lewis
paa Rejse fra Silgo til Fowey. — Olga, Bonnelykke, ank. Svend-
borg 19. ds. — Amor, Hansen, ank. Kjøbenhavn 20. ds. — Fre-
m, Haagenen, ank. Leith 20. ds. — Ingolf, Nymann, ank. Dakar 20.
ds. — Ceres, Bager, ank. Fowey 20. ds.

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 no-
ført 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 ret-
visende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

157. Signaler forandret. Christiansø. Østersøen. Paa Mølle-
bakke, SØ. for Store-Taarn, paa Christiansø, vil blive rejst en Sig-
nalmast til Lodssignaler. Signal for Lods fra ankomende Skibe be-
svares, naar Masten er i Orden, ved at Standeren »Ja« af det inter-
nationale Signalsystem hejses paa denne Signalmast. Naar der ingen
Plads er i Havnen, hejses Stander »Nej« af samme System. Sig-
nalet fra Store-Taarn gives ikke mere. (Danske Lods, Side 444.
Havne-Lods, Side 18.)

158. Prik udsættes. Taasinge NØ. Farvandet Syd for Fyen.
I Foraaret 1908 udsættes en Halmprík i c. 4 m Vand paa NØ-Kan-
ten af Landgrunden NØ. for Taasinge, c. 1660 m S. 8° V. fra Turø
Kirke. 55° 2', N. Br. 10° 39', Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 149 og
162. Danske Lods, Side 575. Som.-Fort., Side 40.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

159. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Barsebäck. Sun-
det. Sverig. I Foraaret 1908 flyttes den røde Vager med Kost og
2 Balloner med Kulorna uden for Barsebäck til V. for Grunden Fiu-
hättan. 55° 45' 16" N. Br. 12° 51' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 127,
156, 182 og 210.)

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

160. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Pukavig. I For-
aaret 1908 udsættes en Stage med Kost S. for Grunden Storebådan.
56° 7' 30" N. Br. 14° 44' 25" Ø. Lgd. Stagen N. for Klöfhalla Ref
inddrages. 56° 8' 51" N. Br. 14° 41' 1" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160
og 206.)

161. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Karlskrona. I
Foraaret 1908 ombyttes den sorte og hvide Vager med Ballon ved
SØ-Snuddådan med en sort Vager med Ballon. 56° 4' 55" N. Br.
15° 35' 20" Ø. Lgd. Den sorte og hvide Vager med Ballon ved
Flaggrundet ombyttes med en sort Vager med Ballon. 56° 4' 15"
N. Br. 15° 31' 55" Ø. Lgd. Den sorte og hvide Vager med to
Balloner ved Ø. Saltknölen ombyttes med en sort Vager med to Bal-
loner. 56° 4' 52" N. Br. 15° 33' 40" Ø. Lgd. Den sorte og hvide
Vager med tre Balloner ved Ø. Ellebådan ombyttes med en sort
Vager med tre Balloner. 56° 5' 30" N. Br. 15° 34' 8" Ø. Lgd.
Stagen med Kryds ved NØ. Stöckholmgrundet inddrages. 56° 9' 16"
N. Br. 15° 34' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

162. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Kalmarsund. I
Foraaret 1908 forandres Afmærkning i Kalmarsund saaledes: Den
sorte Vager med Ballon ved Södra Bagargrundet ombyttes med en
Stage. 56° 45' 6" N. Br. 16° 28' 33" Ø. Lgd. En sort Vager
med Ballon udlægges ved 3. m Grunden. 56° 44' 30" N. Br. 16°
27' 45" Ø. Lgd. Den sorte Pyramidetonde ved Yxhammaren om-
byttes med en sort Vager med Ballon. 56° 40' 43" N. Br. 16° 23'
45" Ø. Lgd. Den røde Pyramidetonde ved Västra Skallö ombyttes
med en rød Vager med en Kost over en Ballon. 56° 40' 43" N. Br.
16° 23' 52" Ø. Lgd. Den sorte Pyramidetonde ved Västra Mellan-
grundet ombyttes med en sort Vager med Ballon. 56° 40' 18" N.
Br. 16° 23' 25" Ø. Lgd. Den røde Pyramidetonde ved Östra Mel-
langrundet ombyttes med en rød Vager med en Kost over en Ballon.
56° 40' 18" N. Br. 16° 23' 32" Ø. Lgd. Den sorte Pyramidetonde
ved Ternörs NØ. Ref ombyttes med en sort Vager med Ballon. 56°
39' 47" N. Br. 16° 22' 57" Ø. Lgd. Den sorte Vager med Ballon
ved Ternörs SØ. Ref inddrages. 56° 39' 27" N. Br. 16° 22' 46"
Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes paa 56° 39' 39" N. Br. 16°
23' 0" Ø. Lgd.

Mellom Kalmar og Färjestaden: Stagen ved Midsundgrundet
ombyttes med en sort Vager med Ballon. 56° 39' 21" N. Br. 16° 25'
22" Ø. Lgd. Den sorte Vager med Ballon ved Ölands Södra Freding
ombyttes med en Stage. 56° 39' 12" N. Br. 16° 25' 58" Ø. Lgd.
Paa den røde Vager med to Balloner og Kost ved Sydöstra Kråkan
hottages den ene Ballon. 56° 38' 53" N. Br. 16° 27' 17" Ø. Lgd.
(Kort Nr. 206.)

163. Forestaaende Forandring af Fyr. Grimskär. Kalmarsund.
I Sommeren 1908 skal Grimskär Fyr forandres til at vise rodt Et-
Blink fra N. 26½° Ø. til c. N. 35° Ø., og hvidt Et-Blink fra c.
N. 35° Ø. til N. 37° Ø. Masknaggen og Bredgrund ligger i den
rode Vinkel. I øvrigt bliver Fyret uforandret. (Kort Nr. 206.)

164. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Klinthamn.
Gotland. I Foraaret 1908 udsættes en Stage med Kost ved N.-Siden
af Reuden til Klinthamn. 57° 23' 21" N. Br. 18° 11' 16" Ø. Lgd.,
og en Stage ved S.-Siden af Reuden. 57° 23' 17" N. Br. 18° 11'
15" Ø. Lgd.

165. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Påskallavik.
Småland. I Foraaret 1908 inddrages Stagen med Kost ved Mellan-
farvattgrundet i det S.-lige Farvand til Påskallavik. 57° 9' 18"
N. Br. 16° 29' 56" Ø. Lgd.

166. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Ljungskär. Små-
land. I Foraaret 1908 inddrages Stagen ved Östra Styrbådan. 57°
30' 40" N. Br. 16° 47' 15" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved 4 m
Grunden. 57° 30' 35" N. Br. 16° 47' 58" Ø. Lgd. En sort Vager
med Ballon udlægges NØ. for 3. m Grunden. 57° 30' 20" N. Br.
16° 48' 31" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

167. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Gamlebyviken.
Småland. I Foraaret 1908 flyttes Stagen ved Östra Almviksgrundet
til Ø. for 5 m Grunden paa 57° 50' 27" N. Br. 16° 29' 41" Ø. Lgd.

168. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Eknö 6. Små-
land. I Foraaret 1908 inddrages Stagen med Kost ved Västra Kä-
ringskärsgrundet. 57° 35' 34" N. Br. 16° 43' 37" Ø. Lgd. Stagen
med Kryds ved Yttersta Käringkärsgrundet ombyttes med en Stage
med Kost, V. for Grunden. 57° 35' 37" N. Br. 16° 43' 30" Ø. Lgd.

169. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Lucernafjärden.
Västervik. Småland. I Foraaret 1908 ombyttes Pyramidetonden
ved Stora Lucernagrundet med en Stage. 57° 44' 48" N. Br. 16°
41' 25" Ø. Lgd. Stagen ved Lilla Lucernagrundet ombyttes med en
Pyramidetonde. 57° 45' 5" N. Br. 16° 41' 10" Ø. Lgd.

170. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Stickskär—
Sandö. Småland. I Foraaret 1908 nedlægges det Ø.-lige Farvand
fra Stickskär over Kvädöfjärden, og et nyt Farvand afmærkes Ø.
for det gamle og Ø. om Skälballarna, V. om Karthådan, Ø. om Björk-
skär og mellem Hamnklubb og Halsöklubb til Sandö Fyr. Afmærk-
ningen forandres saaledes:

Stagen med Kost ved Tvärsaksgrund inddrages. 58° 1' 55" N.
Br. 16° 49' 46" Ø. Lgd. Stagen ved Skottklabbes Grund inddrages.
58° 2' 5" N. Br. 16° 49' 35" Ø. Lgd. Den røde Vager med Ballon
og Kost ved Etterbådan inddrages. 58° 2' 26" N. Br. 16° 49' 58"
Ø. Lgd. Stagen ved Rönklabben inddrages. 58° 2' 28" N. Br.
16° 49' 43" Ø. Lgd. Stagen ved Sällhällsgrundet inddrages. 58° 2' 43"
N. Br. 16° 50' 10" Ø. Lgd. Den sorte Vager med to Balloner ved
Källskärsuddsgrund inddrages. 58° 3' 7" N. Br. 16° 50' 24" Ø.
Lgd. Stagen ved Västra Kartgrund inddrages. 58° 3' 28" N. Br.
16° 50' 18" Ø. Lgd. Stagen med Kryds ved Kvädöknögrund ind-

drages. 58° 3' 33" N. Br. 16° 50' 24" Ø. Lgd. Den røde Vager med Ballon og Kost ved Østra Kartgrund inddrages. 58° 3' 33" N. Br. 16° 50' 30" Ø. Lgd. Stagen med Kryds ved Förmansgrund inddrages. 58° 3' 45" N. Br. 16° 50' 30" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Norrbådsgrund inddrages. 58° 3' 49" N. Br. 16° 50' 47" Ø. Lgd. Stagen ved Norrbådsgrundet flyttes til 58° 3' 58" N. Br. 16° 50' 47" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Måsholmsgrundet flyttes til 58° 4' 33" N. Br. 16° 50' 32" Ø. Lgd. Stagen ved Måsholmsgrundet inddrages. 58° 4' 38" N. Br. 16° 50' 37" Ø. Lgd. Stagen ved Lönnbådsgrund inddrages. 58° 5' 40" N. Br. 16° 52' 20" Ø. Lgd. Stagen ved Brandholmsbådan inddrages. 58° 7' 30" N. Br. 16° 52' 15" Ø. Lgd. Stagen ved Laggklabbådan inddrages. 58° 7' 39" N. Br. 16° 52' 25" Ø. Lgd.

En sort Vager med Ballon udlægges ved Tvärsäckgrund. 58° 1' 48" N. Br. 16° 49' 53" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Södersäcks V-lige Landgrund. 58° 1' 53" N. Br. 16° 50' 17" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Ytterbådan. 58° 2' 17" N. Br. 16° 50' 23" Ø. Lgd. En sort Vager med Ballon udlægges ved Norrsäckgrund. 58° 2' 44" N. Br. 16° 51' 22" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Skälhällan. 58° 3' 21" N. Br. 16° 51' 32" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Skälhällsgrund. 58° 3' 23" N. Br. 16° 51' 42" Ø. Lgd., og en Stage paa 58° 3' 25" N. Br. 16° 51' 50" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Enstensgrund. 58° 5' 6" N. Br. 16° 51' 35" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Kartbådan. 58° 5' 18" N. Br. 16° 51' 58" Ø. Lgd. Stagen med Kryds ved Boköknoisgrund inddrages. 58° 5' 28" N. Br. 16° 51' 50" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Boköknoisgrund. 58° 5' 26" N. Br. 16° 51' 52" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Boköknoisgrund. 58° 5' 28" N. Br. 16° 51' 44" Ø. Lgd. Stagen ved Träsbådan ombyttes med en sort Vager med Ballon. 58° 5' 42" N. Br. 16° 52' 50" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Klabhgrund. 58° 7' 0" N. Br. 16° 53' 3" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Kartrevet. 58° 7' 46" N. Br. 16° 53' 44" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Gunnarshällan. 58° 8' 0" N. Br. 16° 53' 36" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Bränngrund. 58° 8' 30" N. Br. 16° 54' 5" Ø. Lgd.

171. Fyrs Lyvinkler. Skötkubben. Sandhamnsleden. Stockholm Skærgaard. Skötkubben Fyr viser mod N. grønt Hurtigblink fra e. N. 25° V. til e. N. 8° V., hvidt Hurtigblink fra e. N. 8° V. til e. N. 3° Ø., og rodt Hurtigblink fra e. N. 3° Ø. til e. N. 5½° Ø.

172. Stangmærke forandret. Blackkallen. Bottniska Bugt. Blackkallen Stangmærke har nu kun én Kugle paa Toppen. 64° 20' 9" N. Br. 21° 31' 0" Ø. Lgd.

173. Nyt Farvand afmærket. Hangö—Åbo. Finland. Efter at Farvandet mellem Hangö og Åbo nu gaar V. om Bessholmerne, kan hele Farvandet besejles med 7 m Dybgaende. Afmærkningen er forandret saaledes:

Ø. for Yxgrund i 9 m Vand en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 17', N. Br. 22° 4', Ø. Lgd. V. for Yxgrund i 9 m Vand en sort og hvid Stage med 2 Koste. 60° 17', N. Br. 22° 3', Ø. Lgd. Ø. for Morgongålfvan i 9 m Vand en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 12', N. Br. 22° 7', Ø. Lgd. N. for Kärrholm i 10 m Vand en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 60° 12', N. Br. 22° 8', Ø. Lgd. N. for Askgrund i 9 m Vand en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 60° 12', N. Br. 22° 8', Ø. Lgd. V. for Epskärs Södra i 8 m Vand en sort og hvid Stage med 2 Koste. 60° 5', N. Br. 22° 19', Ø. Lgd. V. for Epskär er den gamle Vager V. for Grunden flyttet lidt V. hen i 8 m Vand. 60° 5', N. Br. 22° 19', Ø. Lgd.

Desuden er der opført smaa Baaker saaledes: Paa Nagu Sandö N.-Kyst 60° 11', N. Br. 22° 8', Ø. Lgd. Paa Sjudalsholm NØ.-Punt. 60° 11', N. Br. 22° 8', Ø. Lgd. Prostvik Nedre paa Ø.-Kysten. 60° 12', N. Br. 22° 6', Ø. Lgd. Prostvik Öfre paa Ø.-Kysten. 60° 12', N. Br. 22° 6', Ø. Lgd. Bessholm paa SV.-Pynnten. 60° 12', N. Br. 22° 8', Ø. Lgd.

174. Fyrskibet »Nekman-Grund« inddraget. Finske Bugt. Rusland. Ifølge Meddelelse fra Fyriuspektoren i Reval er Fyrskibet »Nekman-Grund« inddraget.

175. Fyrskibet »Gabelsflach« atter udlagt. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Gabelsflach« atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. Uundervands Taagesignalet er atter i Virksomhed.

176. Forandring af Fyr. Ekensund. Den 15de Februar 1908 ombyttes den røde Vinkel i Ekensund faste Fyr med en grøn Vinkel. Den hvide Vinkel bliver uforandret. 54° 54' 35" N. Br. 9° 36' 19" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

II. Kattegat og Skagerrak.

177. Drivende Vraggods. Skagerrak. Foreren af Dampskibet »Miolnir«, Kapt. Egidiusen, meddelte: Den 13de Januar 1908. 57° 51' N. Br. 8° 45' Ø. Lgd. Stort Stykke Vraggods, formentlig fast i et Vrag, der ikke er over Vandet.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

178. Fyrskibet »Osteriff« inddraget. Elben. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Osteriff« inddraget for Is.

179. Tænding af Fyr. Brunshausen Rød, Elben. I den sidste

Halvdel af Januar 1908 antages hvide Fyr med Formørkelser at blive tændt paa NV.-Enden og paa SØ.-Enden af Rækken af Duc d'Alber paa Brunshausen Rød.

180. Signaler for Vrag. Eversand Fyrtaarn. Weser. Fra Eversand Fyrtaarn gives følgende Signaler for Vrag eller andre Hindringer for Sejladsen i Farvandet neden for Bremerhaven, saaledes: Et rodt og et hvidt Fyr, vandret for hinanden, for Strækningen fra Soen til Hoheweg. To røde Fyr, vandret for hinanden, for Strækningen fra Hoheweg til Meyersledge. To hvide Fyr, vandret for hinanden, for Strækningen fra Meyersledge til Bremerhaven. Om Dagen, et grønt Flag for hele Strækningen. 53° 44' 28" N. Br. 8° 21' 36" Ø. Lgd.

181. Lystønder inddraget. Jade. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne 8 og AJ/C i Jade inddraget for Is.

182. Vrag. Westgat. Zeegat van Texel. Holland. Vraget af Damperen »Turbo« ligger nu ¾ Kbl. N. for Spidstondelinien i Westgat, mellem Spidstønderne Nr. 1 og 2. 52° 55' 36" N. Br. 4° 36' 4" Ø. Lgd.

183. Tønder inddraget. Malzwin. Zeegat van Texel. De to Stuntpønder og de to Spidstønder, som afmærkede Somincovelsesplassen i Malzwin, er inddraget.

184. Dybde. IJmuiden. I IJmuiden er Dybden i Indløbet og i Kanalen til den store Sluse 9, m med daglig Lavvande.

185. Lystønde forandret. Zeegat Hoek van Holland. Den røde og sort lodret sribede Lystønde uden for Zeegat Hoek van Holland ved Vraget af »Lindeslarne« viser nu grønt Lys med Formørkelser. Intet af Vraget er over Vandet. 51° 59', N. Br. 4° 2', Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180. Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 135. København 1908).

186. Vrag afmærket. Princes Channel. Thomsen. England. Sejlskibet »Maycoy« er sunket i Princes Channel. Et Vragfyrskib, der viser to Balloner eller to Fyr paa den Side, hvor det skal passeres, er udlagt ½ Kbl. N. for Vraget, og en Vragtønde tæt S. for Vraget. 51° 29', N. Br. 1° 13', Ø. Lgd.

187. Fyr paa Lodsskib. Boston Deep. The Wash. Fra den 1ste Januar 1908 vises paa Lodsskibet i Boston Deep et rodt, fast Fyr over det hvide Fyr. 52° 57' N. Br. 0° 6', Ø. Lgd.

188. Fyrskibet »Bar Flat« ombyttes med Lystønde. Lynn Deep. The Wash. Omtrent den 20de Maj 1908 ombyttes Fyrskibet »Bar Flat« med en sort Lystønde, mærket »Bar Flat«, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. 52° 55', N. Br. 0° 16', Ø. Lgd.

Omtrent samtidig flyttes Fyrskibet »Bar Flat« til 2 Kbl. NØ. for Tonden ved S.-Enden af Roaring Middle, og dets Navn forandres til »Roaring Middle«. (Kort Nr. 119 og 180).

189. Pier genopført. Forandring af Fyr og Taagesignal. Tyne. N.-Pieren ved Indløbet til Tyne er genopført, og den gamle N.-Pier borttaget til Lavvandsmærket. Afstanden mellem N.-Pierens og S.-Pierens Hoveder er nu e. 2 Kbl.

Den 15de Januar 1908 tændes et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn ½ Sek., Morke 1/3 Sek., Lyn ½ Sek., Morke 1/3 Sek., Lyn ½ Sek., Morke 5 Sek., paa N.-Pierens Hoved. Flammens Højde: 26 m. Synsvidden: 15 Sm. Linsapparat af 3die Orden. Graat, cylindrisk Taarn 2, Kbl. N. 19° V. fra Fyret paa S.-Pierens Hoved. Taagesignalet gives med et Taagehorn paa Fyrtaarnet, og giver hver 10 Sek. Et-Stød af 3 Sek. Varighed. De to røde Fyr slukkes. 55° 1' N. Br. 1° 24' V. Lgd. De grønne, hvide og røde Fyr paa den gamle N.-Piers Hoved slukkes.

Fyret med Formørkelser hver 10 Sek. paa S.-Pierens Hoved forandres til at vise rodt Lys fra N. 75° Ø. gennem Ø. og S. til S. 75° V., hvidt Lys fra S. 75° V. gennem V. til N. 19° V., grønt Lys fra N. 19° V. til N. 1° V., over Bellhues Rock, og hvidt Lys fra N. 1° V. gennem N. til N. 75° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. Paa Taagekløkken slaas med Maskinkraft Et-Slag hver ½ Minut. (Kort Nr. 119 og 180).

190. Dæmninger forlænget. Fyr forandret. Warkworth Harbour. Ved Warkworth Harbour er Dæmningerne forlænget og forandret og Fyrene flyttet. Forandringerne er vist paa Admiralty Kort Nr. 1721. 55° 21' N. Br. 1° 34' V. Lgd.

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

191. Forandrede Bestemmelser. Dover. England. Da South Breakwater V.-Ende er beskadiget, vil Stilladset paa den atter blive opstillet, og Dover Pier Works Fyrskib inddrages ikke. Det er overordentligt farligt for et Skib at komme uklar af Stilladset. En grøn Lystønde, der viser grønt Lys med Formørkelser, udlægges ½ Kbl. S. 62° Ø. fra de to grønne Fyr, lodret for hinanden, tæt ved South Breakwater V.-Ende. Det hvide Fyr med Formørkelser, tæt ved V.-Enden, flyttes til SV.-Hjørnet af Stilladset, eftersom dette flyttes V. paa.

192. Forestaaende Forandring af Taagesignal. Fyrskibet »Shambles«. England S.-Kyst. Omtrent den 12te Februar 1908 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »Shambles«. Sirenen skal da hver 1 Minut give to Stød, en høj Tone, hurtig efterfulgt af en dyl Tone. 50° 31' N. Br. 2° 20' V. Lgd.

193. Forestaaende Tænding af Fyr. Bidford. England V.-Kyst. Omtrent den 27de Februar 1908 tændes paa Braunton Burrows et Fyr med Formørkelser, der viser hvidt Lys fra S. 84° V. til S. 59° V., og rodt Lys fra S. 27° V. til S. 5° V. Flammens Højde: 11 m. Rodt, 8 m højt Gittertaarn, der staar 12 Kbl. N. 33° V. fra Bidford høje Fyr. 51° 5', N. Br. 4° 13', V. Lgd.

194. Vrag afmærket. Milford Haven, England V.-Kyst. Skonnerten «Camelia» er sunket i 12 m Vand, 47 Kbl S. 8° Ø. fra Stack Rock Fort, og i N. 82° Ø. fra Thorn Island N.-Ende. En grøn Vragtonde er i 12 m Vand udlagt ½ Kbl V. t. N. for Vraget. Dette belyses om Natten. 51° 41' N. Br. 5° 57' V. Lgd.

195. Fyr tændt. Corpach, Loch Aber, Skotland. Paa det N. ligste af de to Pierhoveder ved Corpach er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys mellem de to Tønder Ø. for Fyret, i øvrigt rodt Lys. 56° 51' N. Br. 5° 15' V. Lgd.

196. Udlægning af Lystonde. Scapa Bay, Ørken Øer. I Slutningen af Februar 1908 udlægges en Lystonde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Morke 4 Sek., i 14 m Vand, 1 Kbl S. 42° Ø. fra Scapa Skerry Head, 6 Kbl S. 41° V. fra Scapa Pierhoved. 58° 57' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

197. Fyr tændt. Scapa Bay, Ørken Øer. Paa Pierhovedet i Scapa Bay er tændt et rodt, fast Fyr 2 m lodret over et hvidt, fast Fyr. 58° 57' N. Br. 2° 58' V. Lgd.

198. Forestaaende Forøgelse af Taagesignal. Fyrskibet «Conningbeg», Irland S.-Kyst. I 1908 auibringes et Haandkrafts Taagehorn i Fyrskibet «Conningbeg», der, naar Sirenen er i Uorden, skal give To-Stød hver 2 Minuter, Stød 2½ Sek., Pause 25 Sek., Stød 2½ Sek., Pause 90 Sek. 52° 27' N. Br. 6° 39' V. Lgd.

199. Forestaaende Forandring af Taagesignal paa Fyrskibe. Irland Ø.- og S.-Kyst. I 1908 forandres Taagesignalet paa følgende Fyrskibe saaledes:

«Colling Bank» Fyrskib. Et Haandkrafts Taagehorn skal, naar Sirenen er i Uorden, give Tre-Stød hver 2 Minuter, Stød 1½ Sek., Pause 5 Sek., Stød 1½ Sek., Pause 5 Sek., Stød 1½ Sek., Pause 105 Sek. 53° 3' N. Br. 5° 44' V. Lgd.

«North Arklow Bank» Fyrskib. Gongongen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 2 Minuter giver To-Stød, Stød 4 Sek., kort Pause, Stød 4 Sek., Pause c. 110 Sek. 52° 53' N. Br. 5° 50' V. Lgd.

«South Arklow Bank» Fyrskib. Gongongen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 Sek. Varighed. 52° 41' N. Br. 5° 57' V. Lgd.

«Blackwater Bank» Fyrskib. Gongongen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver Tre-Stød, Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 50 Sek. 52° 31' N. Br. 6° 4' V. Lgd.

«Lucifer Shoals» Fyrskib. Gongongen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 2 Minuter giver To-Stød, Stød 4 Sek., kort Pause, Stød 4 Sek., Pause c. 110 Sek. 52° 21' N. Br. 6° 10' V. Lgd.

«Barrels Rock» Fyrskib. Gongongen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 Sek. Varighed. 52° 6' N. Br. 6° 24' V. Lgd.

200. Forestaaende Forandring af Fyr. Fyrskibet «Blackwater Bank», Irland Ø.-Kyst. I 1908 forandres Fyret paa Fyrskibet «Blackwater Bank» til at vise hvidt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 1½ Sek., Morke 13½ Sek. 52° 31' N. Br. 6° 4' V. Lgd.

201. Forestaaende Forandring af Fyr. Dundalk Pile, Irland Ø.-Kyst. I 1908 forstærkes Dunkdalk Pile Blinkfyr, og Lysvinklerne forandres, saa at det viser hvidt Lys fra S. 38° Ø. til S. 75° Ø., rodt Lys fra S. 75° Ø. gennem Ø. og N. til N. 29° V., hvidt Lys fra N. 29° V. til N. 55° V. og rodt Lys fra N. 55° V. gennem Ø. og S. til S. 38° Ø. 53° 58' N. Br. 6° 17' V. Lgd.

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

202. Vrag. Gijon, Spanien N.-Kyst. Damporen «Beechgrove» ligger sunket i Indløbet i Gijon Havn, 1¼ Kbl N. 21° Ø. fra Midten af Grunden Serrapio de Tierra. Sandsynligvis uskadeliggøres Vraget først til Sommer.

203. Ledeflyttet. Puerto de Sante Maria, Bahia de Cadiz, Spanien. Ledefyrene for Barren ved Puerto de Santa Marie er flyttet lidt V. hen.

204. Fyr tændt. Calatrava, Punta Mosquitos, Spansk Guinea. Paa Yderenden af Punta Mosquitos, ved Byen Calatrava, den ny By i Distriktet Elohey, er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 m. Fyrpæl af Jern ved et Fyrhus. 1° 5' 30" N. Br. 9° 25' 40" Ø. Lgd.

205. Vrag afmærket. Pollock Rip Slus, Nantucket Sound, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. Skonnerten «Jesse Barlow» er sunket tæt NNØ. for Fyrskibet «Pollock Rip» Nr. 47. Fyrskibet er derfor flyttet 1¼ Kbl S. hen, og ligger nu fra Nantucket Great Point Fyr i N. 34½° Ø., og fra Monomoy Point Fyr i S. 71° Ø. En rød og sort vandret stribet Lystonde, der viser rodt, fast Lys, er udlagt ¼ Kbl N. for Vraget. En rød og sort vandret stribet Spiritonde ligger tæt Ø. for Vraget.

206. Grund fundet. Great Round Shoal ØNØ, Nantucket Sound, Massachusetts. En Skonnert har med 8 m Dybgaende stødt 460 m ØNØ. for Great Round Shoal Lystonde Nr. 6. Grunden er med 8 m c. 300 m lang i Ø. og V.

207. Tønde flyttet. Boston Harbor, Massachusetts. I Main Ship Channel i Boston Harbor er Dredged Channel Spiritonde C 1 flyttet 1 Kbl S. hen til S.-Kanten af S. m Renden.

208. Fyrskibet «Shovelful Shoal» atter udlagt. Massachusetts. Fyrskibet «Shovelful Shoal» Nr. 3 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 9 inddraget.

209. Lystønde udlagt ved Vrag. New Harbor, Long Island

Sound, Connecticut. En rød Lystønde, der hver 20 Sek. viser Lys i 10 Sek., Morke i 10 Sek., er udlagt ¼ Kbl SØ. for Vragene af to Kulpramme, som er sunket fra New Haven Outer Breakwater Fyr i S. 78° V., og fra Merwin Point i S. 68¼° Ø.

210. Tønde udlagt. Shag Bank, New Haven, Long Island Sound, Connecticut. En sort Spiritonde Nr. 5 er i 4, m Vand udlagt ved Shag Bank, fra Long Wharf Fyr i S. 3° V., og fra Outer Pier S.-Hjørne i Ø.

211. Vrag afmærket. Point Lookout, Potomac River, Chesapeake Bay. En rød og sort vandret stribet Spiritonde er i 4, m Vand udlagt tæt S. for Vraget af Skonnerten «E. G. Irwin», som ligger sunket fra Point Lookout Fyr i S. 5¼° Ø., og fra Cornfield Point i S. 50¼° Ø.

212. Forestaaende Forandring af Tønde. Frying Pan Shoals Outer End, North Carolina. Omtrent den 3die Marts 1908 ombyttes Frying Pan Shoals Outer End Flojttønde F P med en lodret stribet Klokketønde, der hedder Frying Pan Shoals Klokketønde F P. 33° 33' 30" N. Br. 77° 48' 20" V. Lgd.

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

213. Grund rapporteret. Seahorse Reef S. Port Inglis, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika. Damporen «Knutsford» rapporterer at have stødt paa en 6 m Grund S. for Seahorse Reef, fra Seahorse Reef Tønde i S. 12° Ø., 3½ Kml. 28° 53' N. Br. 83° 10' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

214. Fyr forandret. Rio Grande do Norte, Brasiliens N.-Kyst. Rio Grande do Norte hvide, faste Fyr er forandret til et Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser en Gruppe af to hvide og et rodt Blink. 5° 45' S. Br. 35° 14' V. Lgd.

215. Midlertidig Forandring af Fyr. Morro de San Paulo, Bahia, Brasilien. Morro de San Paulo Fyr er slukket paa Grund af Istandsættelse. Et hvidt, fast Fyr vises midlertidig fra en Must paa Toppen af Taarnet. Fyrapparat af 6te Orden. 13° 23' S. Br. 38° 51' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

216. Mole bygges. Fyr tændt. Rosas, Spanien. Ved Puerto de Rosas er Lystønden, som laa c. 2 Kbl fra Kysten ved Yderenden af S.-Molen, der er under Bygning, inddraget. Paa Tødens Plads er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 3, m. Man skal gaa mindst 30 m uden om Fyret.

217. Fyr forhøjet. Almeria, Fyret paa V.-Molen ved Almeria Havn er forhøjet til 15 m. Graa Fyrpæl med et lille Fyrhus.

218. Løb midlertidig spærret. Isola Palmaria, Golfo di Spezia, Italien. Paa Grund af Uddybningsarbejder er Løbet mellem Torre Scuola og Punta Scuola paa Isola Palmaria fra den 17de Februar 1908 spærret, og man skal gaa mindst 1 Kbl S. om Torre Scuola.

219. Oplysning om Grund. Pynt Belvedere, Øen Grossa, Østerrig-Ungarn. 4, m Grunden SØ. for Pynt Belvedere staar med en Ryg med under 5 m Vand i Forbindelse med Øen Gossa SØ.-Spids. (Se «Efterretninger for Søfarende» Nr. 47. Kjøbenhavn 1908).

220. Løb aabent. Great Pass, Løb lukket om Natten, Boghaz Pass, Alexandria, Ægypten. Den 30te December 1907 aabnes Great Pass for Skibsfarten, og Boghaz Pass lukkes for Sejls og Natten.

Mex to rude, faste, lave Lys og Fyret med Formørkelser paa Baaken paa Ø.-Siden af Løbet slukkes.

221. Forlængelse af Mole, Tønder. Alexandria. I Alexandria Inderhavn forlænges Molen (Quay E), tæt V. for Mahmoudieh Loeks, 2½ Kbl i N. 38° V. N.-Grænsen af Forlængelsen afmærkes med to grønne Spidstønder, der ligger 670 m N. 66° V. og 520 m N. 70° V. fra Fyret paa Kul-Molen, S.-Grænsen med to grønne Tønder, der ligger 670 m S. 85° Ø. og 760 m N. 88° Ø. fra Fyret paa Kul-Molen. Fortøjtønderne 11, 11 A, 12, 12 A, 13 og 13 A inddrages.

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

222. Tønder udlagt. Point de Galle, Ceylon. En grøn Kuglontønde, mærket «Wreck», er udlagt S. for Vraget af «Secundra», 6, Kbl S. 71° V. fra Watering Point Taarn, i Stedet for de to røde Tønder.

En sort Kuglontønde er udlagt ved Sealark Rocks (Innar Kadda), 5, Kbl S. 34° Ø. fra Galle Fyr.

En rød Kuglontønde er udlagt ½ Kbl VNV. for Bloomfield Rock, 5, Kbl S. 50° Ø. fra Galle Fyr.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

223. Fyr forandret. Chotoku To, Lystønde udlagt. Yung Hing Bay, Korea Ø.-Kyst. Den røde Vinkel i Chotoku To Fyr viser nu rodt Lys fra S. 55½° Ø. til S. 39½° Ø., over Grunden SØ. for Fyret, og fra N. 79½° V. til N. 74½° V., over Grunden V. for Fyret, i øvrigt hvidt Lys.

Tønde Nr. 1 er ombyttet med en spids Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Morke 2 Sek. Snsvidden: 5 Sm. 34° 47' 18" N. Br. 126° 29' 59" Ø. Lgd.

224. Fyr tændt. Kagoshima Ko. Kyushu S.-Kyst. Japan.
I Kagoshima Ko er følgende Fyr tændt:
Bentendaiba røde, faste Fyr paa Bentendaiba. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 4 Sm. Hvid Fyrpæl. 31° 35' 36" N. Br. 130° 33' 20" Ø. Lgd.
Shinbatoba grønne, faste Fyr. paa det ny Værft. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 4 Sm. 31° 35' 50" N. Br. 130° 33' 39" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

225. Karantænebestemmelser. Belgien. — Tunis er erklæret for Pestfri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; +: annulleret; T: Tillæg

Korts eller Bogs Nr.	England:
R 240	England S. coast. Plymouth. Hamoaze. 4 sh.
N 2682	Bristol Channel. Nach Point to New Passage. River Avon App. 3 sh.
R 2049	Ireland S., Kinsale to Wexford. 4 sh.
N 1787	— Wexford to Wicklow. Ballygerry Bay. 4 sh.
R 1538	River Shannon. Foynes Harbour. 2 sh.
R 233	Mediterranean, the Suez Canal. 3 sh.
R 2285	Black Sea, plans Baljik Bay and Varna. 2 sh.
R 627	Afrika, W., St. Paul de Loanda to Great Fish Bay. 3 sh.
N 623	Africa, W., anchorages in Fernando Po Isl. San Carlos Bay. 2 sh.
N 7	Gulf of Aden, N. coast, Aden Harb. and Apps. 3 sh.
N 3660	— Aden Harbour. 3 sh.
R 2404	China Sea. Singapore Main Strait. 2 sh.
R 2023	— Singapore, Keppel Harbour. 3 sh.
N 776	— Tong King Gulf, Tsieng Mun to Tra Ko Island, including the interior channels and off-lying islands. Kao Tao Islands. 3 sh.
N 1199	China E., Kue Shan Islands to Yang tse Kiang, including Chusan Archip. Yang tse Kiang. 4 sh.
R 1601	China. Wusung River. 4 sh.
R 854	— E., entrance to the River. Han, Port Swatau. 3 sh.
R 2400	— E., the bar and apps to the River Min. 3 sh.
R 3585	— E., Yang tse Kiang approaches to the Wusung River. 3 sh.
N 3666	Korea. E., Fusan Harbour to Chukupen Bay. 3 sh.
N 783	Pacific Ocean, S. E. Sheet. New variation curves. 3 sh.
N 781	— N. V. Sheet. New variation curves. 3 sh.
N 148	Holland: Westkust Borneo en nabijliggende øilanden. St. Petrus tot Seroteo. 1:500,000. 1,70 f.
N 58	Schetskaart van Nederlandsch Oost-Indië med Planer: a. W.-kust Celebes. Karama-rivier. 1:20,000; b. Z.-kust Celebes. Golf van Boni. Reede Wotoe. 1:20,000; c. W.-kust Celebes. Reede Korossa. 1:10,000; d. Z.-kust Celebes. Økust golf van Boni. Tg. Laboan-data tot Tg. Lariko. 1:200,000; e. N.-kust Nieuw-Guinea. Økust Biak (Schouten-øiln). 1:200,000; f. Aroe-øilanden. Soengei Marlassi. 1:30,000; g. Z.-kust Nieuw-Guinea. Monden der Octoemboewer-rivieren. 1:75,000. 0,25 f.
† 57	plan d. paa Schetskaart Nr. 57.
N 59	Schetskaart van Nederlandsch Oost-Indië med Planer: Westkust Sumatra. Westkust Nias. 1:250,000, med Plan: Baai van Afoeloe. 1:20,000; b. Riouw-archipel. Reede P. Sambo. 1:20,000; c. Sermata-øilanden. Reede Oepoehopen. (Z.-kust Wetan). 1:10,000; d. Sermata-øilanden. Reede Wakpapapi. (Østkust Barbar). 1:50,000; e. Østkust Balmaheira. Reede Tohelo. 1:20,000. 0,25 f.
N 60	Schetskaart van Nederlandsch Oost-Indië, med Planer: a. Aroe-øilanden. Soengei Wanoembai. (Naffer Watoe) en W'ingang Soengei Barkai. 1:50,000; b. W.-kust Aroe-øiln. Soengei Serwatoe (Sergatoo). 1:100,000; c. W.-kust Aroe-øiln. Vaarwater be Oosten P. Oedjir. 1:100,000. 0,25 f.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 10.

Lystønde udlagt. Graadyb. Nordsøen.

Lystønden Sandodden er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

Marineministeriets Admiralltets-Departement, den 22. Jan. 1908.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. Januar 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — En videregående Uddannelse for Navigatorer. — S/S. „United States“ Sammenstød med Motorskøjte „Hermelen“. — S/S. „Doras“ Stranding. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvesenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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 Uro og til Ildslukning
„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre. — „Hansa“ Løsehjul.
„Lloyd“ Riste. — Spil. — Styremaskiner. — Pumper etc.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

at
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Paa i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølback, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordhu, i Løgster Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Dansk Styrmandsforening

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Søndag den 9. Februar 1908 Kl. 4 Eftm. i Prins Wilhelms Palæ (Larsens Lokale), St. Annæ Plads 13.

Dagsorden efter Lovenes § 14, derunder Valg af Bestyrelsesmedlemmer og 1 Revisor, endvidere Forslag til Lovændringer og Forslag til Stiftelse af en Løseforsikring.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: CopenSore. Telefon-Nr. 42

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	92 ³ / ₄ — 93	92 ³ / ₄	93
Danmark.....	70	69 ³ / ₄	70 ¹ / ₂
Norden.....		86	89 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	64 ³ / ₄	64 ¹ / ₄	64 ¹ / ₂
Carl.....		87 ¹ / ₂	89
Dannebrog.....		—	—
Skjold.....		63 ³ / ₄	65 ¹ / ₂
Urania.....		53 ³ / ₄	55
Union.....		67 ¹ / ₄	67 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896.....		82 ³ / ₄	83 ³ / ₄
Hejmdal.....	99 ¹ / ₂ — 99	95 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Østasiatisk.....	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Gorm.....	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	93
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		78	88
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		22	33
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	80 ³ / ₄ — 79 ³ / ₄	79 ³ / ₄	80 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		99	99 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ³ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	92
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₄	86 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..		92	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₄	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92	92 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	154 ¹ / ₂ — ³ / ₄	154 ¹ / ₄	154 ³ / ₄
Privatbank.....	123 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	132 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	132 ¹ / ₄	132 ¹ / ₂
Handelsbank.....	140 ³ / ₄ — ¹ / ₂	140 ³ / ₄	140 ³ / ₄
Grundejerbank.....	100 ¹ / ₄	100	100 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	79 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	79 ¹ / ₄	79 ¹ / ₂
Helsingørsk Jærnsk.....		96	98
Sukkerfabr.....	195 ¹ / ₂ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	195	195 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	138	137 ³ / ₄	138

Vekselkurser d. 21. Januar 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.35	89.10
London.....	18.31	18.26
Paris.....	72.80	—
Amsterdam.....	151.60	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Januar 1908.

Russiske Noter.....	214.30
4 % Russiske Consols.....	81.10
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	72.60
5 % Mexikanske 1899.....	101.20
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — 1890.....	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 84,000, „Norden“ 78,000, „Kbhvn.“ 14,000, „Dannebrog“ 22,000, „Gorm“ 2,000, „Urania“ 4,000, „Hejmdal“ 4,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 76,000, „Østas. Komp.“ 284,000, „Danmark“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 15. Februar d. A. Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

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

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1907 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11¹/₂—2 fra den 1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 21. Januar 1908.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Førerplads

paa en mindre Damper op til c. 6 Tons dw. ønskes. Vedkommende er 31 Aar og har gode anbefalinger. Om ønskes, vil en Kapital indskydes.

Billet, mrk.: „164“, modtager Bladets Kontor.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion stor 360 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigsk Fart, og som i Aaret 1907 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriet (1. Ekspeditionskontor) inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 20. Januar 1908.

Alberti.

Kunsthjørværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfjrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Det private Skoleskib
„Georg Stage“,

der uddanner unge Mennesker for Koffardimarinen, udsendes paa Togt fra April til September.

Selvskreven Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, Adr.: Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest — tillige indeholdende Udtalelse om Synstyrke og Farvesans — samt andre Oplysninger om Eleven maa medfølge.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit, dog fordres den ensartede Paaklædning betalt med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil blive sendt 1ste Marts. Antages Ansøgeren, vil der blive tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning, hvori mødes om Bord.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paaklædningen.

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 tilvebragt 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 Blinkfy, 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 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.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. 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, Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
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>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufornsden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 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. Kubikavn. 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. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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
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, Kølhale-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodapenge 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 vedkomende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk. Jærnbane 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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibbrug 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, 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 Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	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 tidsvarende 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. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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 besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
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.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 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+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faaste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsøværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Lodsfrilhed. 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: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning berøres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærubanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre fornaar at holde Havnen tilgængelig.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærubanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 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 berøres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærubanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejele.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tendebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning berøres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærubanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen.
Fabrik for selvsmerende Lossehjul.
Telef. 29,779 y.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Brødfabriker

Telefon 4922

Til Skibsproviant
anbefales
Pølser og Flæsk
til billigste Notering.
Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.
Nielsen & Leth, Fredericiagade 25
Telefon: Palæ 470 x.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservecapital 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.

Skibsfører Sigurdsens
Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat
er det **bedste**
i Markedet.
Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.
Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmaerg. 13, Kbhvn.
og
Sigurdsen, Nordby, Fanø



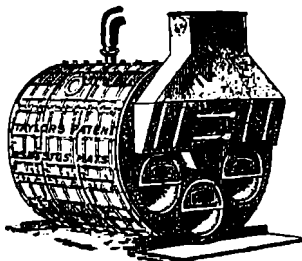
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Mækinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Galease til Salg,

27 Reg.-Tons, 65 Tons dw., nu gennemgaaet stor Reparation, ny Sejl etc., kan i kort Tid faas til Købs hos

Fr. Langermann & Co.
Aarhus.

Galease.

En Galease, stor 22,22 Tons Netto, laster 1000 Ctn. dw. og har de sidste Aar udelukkende sejlet med Mel og Cement, er til Salg hos

Rasmussen & Nielsen
Skibsbyggere
Nykjøbing, Falster.

Galease

„Enigheden“, 39,97 Netto Reg.-Tons, 85 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til

J. H. Petersen
Lærkegade, Marstal.

Belgier,

22 $\frac{1}{2}$ Aar, talende flydende Engelsk, Tysk, Fransk, Norsk og Hollandsk, 4 Aars Erfaring i Skibsmæglerbranchen, søger Stilling i Danmark. Billet, mrk.: „156“, modtager Bladets Kontor.

Stenfiskerfartøj,

galeaserigget, godt bygget, 16 Aar, laster 34 Læster, er billig til Salg straks. Billet, mrk.: „152“, modtager Bladets Kontor.

Skonnerten

„Jacobine Christine“, bygget 1876, fortømret 1904, maaler 35,86 Netto Reg.-Tons, Lastevne 78 Tons, er billig til Salg ved Henvendelse til

Carl v. d. Hude
Aarhus.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovlantørings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søværningsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11-3.

Bestyrelsen.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

LANDMANDSBANKEN

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

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

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

Sejlskib til Salg.

Skonnerten „Odin“ af Svendborg, beliggende i Svendborg Havn, bygget paa Thure i 1874, maaler 124,43 Reg.-T., klassificeret til 5/6.11. i Fransk Veritas til Marts 1910, en god Sejler, er til Salg ved Henvendelse til

Havnefoged Carl E. Møller,
Svendborg.

Galease,

47,56 Brutto Tons, 38,06 Netto Tons, laster 88 & 90 Tons Død- vægt. Klasse 3.3.1.1 med Stjerne, 2 Aar gammel, er til Salg ved Henvendelse til

P. L. Thomsen
Teglade 17. Marstal.

Bidrag til Sømandmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Galease

„Anna“, 30 $\frac{3}{4}$ /₁₀₀ Netto Tons, laster 68 Tons dw., godt ud- balet, to Stel Sejl, sejler uden Ballast, er billig til Salg.

Skibsfører G. Hansen,
Lohals.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1816a
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Den til den forulykkede Skip- per Grønbej oprindelig be- stemte under Bygning værende Skonnert er til Salg. Den bli- ver c. 55 Tons Brutto og byg- ges under fransk Veritas høje- ste Klasse, den kan leveres færdig sidst i April.

Den rigges som for og agter Skonnert og kan beses naar som helst. Dækket er lagt.

Frederikshavn, den 20. Ju-
nuar 1908.

N. Olsen,
Skibsbygmester.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 46 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Eshjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibe-
inventar, Ankre. Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Telegramadr.:
„Smiths“,
„Smithans“,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith“,
„Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith“,
„Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith“,
„Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith“,
„Cronstadt“.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ønskes købt straks.

1. En Isbryder, som tillige kan benyttes som Transportskib, Længde c. 20 Fod og med 8—10 Mils Fart.
 2. En Fragtdamper, Længde c. 100 Fod og med 10 Mils Fart.
 3. Et Jærn- eller Træ-Barkskib, som laster 7—800 Tons.
- Skriftligt Tilbud med Prisopgave til N. P. Tichomeroff, poste restante, Kjøbenhavn.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmans vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafik Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7

**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.

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

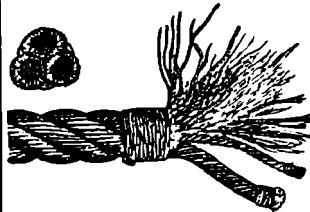
Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

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.

Taifuntrosser

(pat. Tyskt., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

**Schmidt's
Patent Davit.**

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

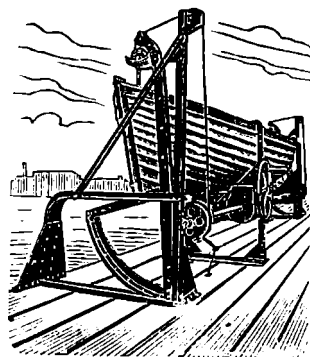
KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“



Prøv engang ufortødet 18 Kr.

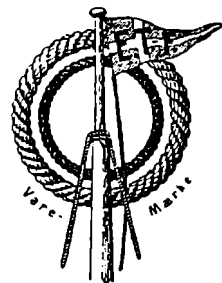
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283



Esbjerg

Tøvværks-fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Januar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Palat
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrande og Redningsbæltter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'.
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet 6282. MaskinFabr. H 1431. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Trækisbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Telegr.-Adresse: 170 København.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. København K.
Skibaproviantering: Alle Sotter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

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“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

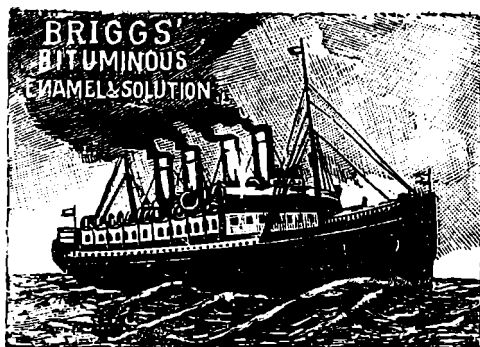
H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STERNBERG & Co. 43, Amalagade.

PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.



Emallien
paalægges varm - 1, 1/2
tyk - paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark. Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 68.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdsen, Nordby, Fanø

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2876

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Den til den forulykkede Skip-
per Grønhøj oprindelig be-
stømte under Bygning værende
Skonnert er til Salg. Den bli-
ver c. 55 Tons Brutto og byg-
ges under fransk Veritas høje-
ste Klasse, den kan leveres
færdig sidst i April.

Den rigges som for og
agter Skonnert og kan beses
naar som helst. Dækket er
lagt.

Frederikshavn, den 20. Ju-
ni 1908.

N. Olsen,
Skibshyginester.

Galease,

47,56 Brutto Tons, 38,06 Netto
Tons, laster 88 & 90 Tons Død-
Vægt. Klasse 3.3.1.1 med
Stjerne, 2 Aar gammel, er til
Salg ved Henvendelse til

P. L. Thomsen
Teglsgade 17, Marstal.

Jakt til Salg.

9 regt. tons, laster 22 tons
død vgt., sælges billigt gennem
M. Ohlsson, Gråbrødersgatan
13, Malmø, Sverige.

Skonnert

„Pauline“ 27,98 Tons, laster
60 Tons dw., er til Salg ved
Henvendelse til

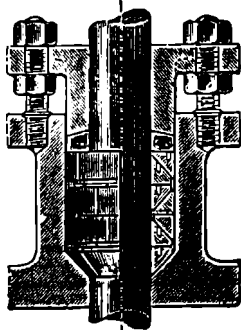
H. P. Jørgensen,
Prindsegaden, Marstal.



Dansk Styrmandsforening

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Søndag
den 9. Februar 1908 Kl. 4 Eftm. i Prins Wilhelms
Palæ (Larsens Lokale), St. Annæ Plads 13.

Dagsorden efter Lovens § 14, derunder Valg af
Bestyrelsesmedlemmer og 1 Revisor, endvidere Forslag
til Lovændringer og Forslag til Stiftelse af en Løsøre-
forsikring.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

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

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

Læge H. C. Lund.
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Treffes 11-2, 4-8 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Berg & Larsen

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

Palle Sørensens Efff.

Selvtorvet 4.
Telef. Børn 1516 1/2.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.
Telefon 7262.

Skib til Salg.

Skonnert „Carla“ af Rød-
vig, der maaler 13,98 Netto
Tons, har et Dybtgaaende af
6 Fod og laster c. 40 Tons
er til Salg ved Henvendelse til
L. P. Larsen, Hjørring-
gade 31, Restaurationen. Tele-
fon Ø. 1833 y.

Galease.

En Galease, stor 22,22
Tons Netto, laster 1000 Ctn.
dw. og har de sidste Aar
udelukkende sejlet med Mel
og Cement, er til Salg hos

Rasmussen & Nielsen
Skibsbyggere
Nykjøbing, Falster.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavns Frihavn.

Almindelig Oversigt, Pakhusforhold, etc.

Det er ikke Meningen her at komme nærmere ind paa det saa ofte omtalte Spørgsmaal: »Er Kjøbenhavns Frihavn en Frihavn i Ordets fulde Betydning, og arbejder den som saadan? eller arbejder den som Konkurrent til den gamle Havn? — forøvrigt vil vistnok det Svar, at den arbejder paa begge Maader være Sandheden nær og paa sidst nævnte Maade tillige som et Eksempel værdig til Efterfølgelse for den gamle Havn — nej Hensigten er blot den at føre Læserne en Tur rundt i Frihavnen og søge i store Træk at paavise saavel det gode som det mindre gode ved dette store Havneanlæg. Straks skal dog tilføjes, at det paa Grund af de besværlige Forhold, hvorunder Frihavnen startedes, har været i høj Grad vanskeligt altid at disponere rigtigt, men at det gode og praktiske heldigvis er langt overvejende.

Lad os begynde ved Indsejlingen: Efter at Breakwateret for nylig forkortedes betydeligt, er Indsejlingen god; dog er det vanskeligt at forstaa, hvorfor den mærkelige Udbygning ved Toldvagt V ikke er fjærnet for længe siden, man havde da haft en glat, fortløbende Kajstrækning, hvad der ubetinget er det bedste. Fortsætter vi fra Toldvagt V Syd paa langs Østmolen, ser vi først nogle store Oljebeholdere, hvis Berettigelse netop paa denne Plads umiddelbart ved Kajen, ingenlunde er iøjnefaldende. At de ligger der for at forsyne Skibe, paa en bekvem Maade, med flydende Brændsel, er en Betragtning, som i alt Fald næppe holder Stik. Paa den anden Side af Oljebeholderne kommer vi til nogle simple Træskur, nemlig de nuværende Skur III og IV, der blev opført i Majaaret 1897 og siden har gjort god Fyldest. Man maa imidlertid haabe, at den Tid ikke er fjærn, da de erstattes med mere tidssvarende Bygninger, og glædeligt er det da ogsaa at se de store Arbejder, der foretages tæt herved. Skur II, et Træskur i Lighed med de førnævnte, nedbrændte fuldstændigt for c. 1½ Aar siden; samtidig var Trafiken paa Frihavnen meget livlig, og det var allerede da forbundet med største Vanskelighed at skaffe Plads til de store Godsmængder. Vanskelighederne forøgedes selvfølgelig ved dette Skurs Brand, men denne gav sikkert ogsaa Stødet til, at der energisk blev taget fat paa Udvidelsen af Pakhusforholdene, og det er glædeligt, at det ikke synes at have været en forbigaaende Travlhed og Tilstrømning af Gods, det drejede sig om. Da de fornødne Penge endelig var bevilget, toges der fat paa Nybygninger og Forbedringer næsten overalt i Frihavnen. Paa det nedbrændte Skurs Plads rejstes nu et stort, praktisk indrettet Pakhus, der vil faa Navn af Skur II og III, og som uden større Overdrivelse tør betegnes som Idealet af et Stykgods-Pakhus. Langs Kajen er Kransporene allerede lagt, og en hel Række af store elektriske Kraner slaar under Bygning. Banesporene omlægges, Gaden mellem Langelinies Promenade og Pakhuset brolægges, saa at alt kan være klart og Pakhuset tages i Brug, saa snart det er færdigt, og det Øjeblik maa sikkert hilses med Glæde af Rederne, da Pladsmangel selvfølgelig betyder daarlig Ekspedition, hvilket igen betyder forøgede Udgifter.

De ny Skur II og III opføres eller rettere støbes af Cement om Jernstelværk, hvilket vistnok er det sikreste mod Ildsvaade — en smuk Prøve har i hvert Fald Kulsiloen paa Dansk Kulkompagnis Plads bestaaet ved den Brand, der for nylig brød ud der. De opføres i 3 Etager, og ud imod Kajen findes Perron for hver Etage, saa at de høje elektriske Kraner kan føre Godset direkte fra Skibets Last til alle Etager; herved vil indvindes megen Tid ved Losningen, idet den langsomme Optransport med Elevator undgaas. En Særegenhed

ved dette Pakhus bliver det, at øverste Etage normalt er tænkt anvendt til Oplægning af Fadegods. Foruden Elevatorer til Op- og Nedtransport af Gods indrettes gennem alle Etager Slidsker til Udlevering af Sækkegods, og det vilde være ønskeligt, om dette System kunde anbringes i de ældre Pakhuse med flere Etager, da Udleveringen ofte foregaar alt for langsomt disse Steder; det vil imidlertid paa Grund af Bygningernes Konstruktion være baade vanskeligt og bekosteligt at indføre disse Forbedringer her. Den sydlige Del af det ny Skur II og III underbygges med Kælder. Ud mod Gaden findes Læseperron, og Banespor er ført langs med Pakhuset paa begge Sider.

Idet vi fortsætter Syd paa, finder vi en aaben Plads mellem Skur II og III og Pakhus I. Efter sikkert Forlydende er her holdt Plads aaben for en Toldbod, (hvad der i høj Grad trænges til) med Udkørsel under Langelinies Promenade ud til den saakaldte Indlandskaj. Toldbodforholdene i Frihavnen kommer vi imidlertid senere tilbage til og derved ogsaa til dette Projekt.

Vi befinder os nu ved Pakhus I, et stort Pakhus med 5 Lofter, underbygget med Kælderrum i hele dets Udstrækning. Ud mod Havnen er i Højde med 1ste Loft en bred Transportperron, som løber fra et Stykke Nord for dette Pakhus og fortsættes Syd paa over Pladsen mellem Pakhus I og Skur I helt til Sydenden af Skur I. Denne Transportperron danner et praktisk Forbindelsesled mellem disse Pakhuse og tillader en nem Transport af Godset fra et lossende Skib til et andet indladende, som enten kan ligge Nord eller Syd for. Kun Skade at denne Perron næsten altid er overfyldt af Gods, hvad der alter er et Bevis paa den herskende Pladsmangel, thi herved taber den selvfølgelig en stor Del af sin praktiske Betydning. Pakhus I benyttes hovedsageligt til Oplægning af Kaffe og Mel, undtagen det underste Rum og Kælderne, der benyttes til Stykgods og Fadegods. Saa vel ud mod Kajen som ud mod Gaden findes flere dobbelte Elevatorer. Kælderrummene benyttes hovedsageligt til Oleo og Fedt og lignende; i den nordlige Kælder er fornylig indrettet et Rum til Oplægning af Sydfrugter.

Det før nævnte Skur I er et aneligt Pakhus to Etager højt, men i dette Pakhus er flere Lokaler udlejet, endog i underste Rum. Dette er selvfølgelig uheldigt; i et Pakhus ud mod Kajen bør al Plads være forbeholdt Gods fra og til Skibene.

Skur I er forøvrigt forsynet med enkelte Elevatorer paa begge Sider og underbygget med Kælderrum. Langs Kajen findes elektriske Kraner.

Inden vi forlader Østmolen skal Langelinieskuret kortelig omtales. Det findes under Promenaden og er til Dels underbygget med Kælderrum, der ved Transportgange under Gaden staar i Forbindelse med Kælderne i Skur I og Pakhus I. Flere Steder findes Porte ud mod Indlandskajen, og den Tid er maaske ikke saa fjærn, da disse Porte aabnes for Trafiken, og Indlandskajen, som nu praktisk set ligger ubenyttet hen, derved bringes i nem Forbindelse med Frihavnen.

Idet vi fortsætter langs Sydkaen ser vi først Skur TT, som er opført sidste Aar; det er bygget i Lighed med Skur SS paa Vestre Sydkaen. Disse Skur er meget rummelige og har jævnt stigende Gulvflade fra Kajsiden ind mod Gaden, hvor Gulvfladen er i Læseperronhøjde. Mekaniske Lossemidler findes ikke paa disse Kajstrækninger, hvad der ofte er et føleligt Savn. Vi foretager nu en Vandring ud paa Midtermolen, der absolut er den Del af Frihavnen, som egner sig bedst til hurtig Omladning af Stykgods. Her findes Skur RR, QQ og Bølgeblikskuret, af disse Skur har QQ to Etager, de andre

kun én, og intet af dem er underbygget med Kælderrum, hvad der ofte er Lejlighed til at beklage. Paa den nordlige Ende af denne Mole findes et stort, udmærket indrettet Silopakhus. Langs begge Sider af Midtermolen findes en Række udmærkede elektriske Kraner, endvidere Elevatorer til Kornløsning, og endelig findes Brønde til Nedstyrning af løs Sæd, som da, paa Remme, føres ind i Silopakhuset.

Hvad der straks falder den Besøgende i Øjnene her, er, at Bølgebliskuret og til Dels Skur QQ hovedsageligt er opfyldt af Oljekager, og næsten til Stadighed har dette hidtil været Tilfældet; man maa haabe, at disse Varer maa blive henvist til andre Dele af Havnen, saa at Midtermolen kan blive det, den bør være for Transittrafiken. Sikkert nok har dog rette Vedkommende ogsaa deres Opmærksomhed henvendt herpaa.

At komme nærmere ind paa Silopakhusets Indretning vil føre for vidt her, men interessant er det at se dette store, smukke, praktisk indrettede Pakhus og følge Kornet paa dets Vej fra Skibets Lastrum over Vægt til Silo, Jernbanevogn eller til andet Skib. Elevatorerne losses gennemsnitlig c. 400 à 600 Tons Sæd pr. Dag, efter Sædens og Lastrummenes Beskaffenhed.

Vi gaar nu over paa Vestkajen, og uvilkaarligt studser man her, ved at en Restauration og en Centralstation for Elektricitet findes i saa umiddelbar Nærhed af Kajen; disse Bedrifter kunde dog passende ligge i anden Række. Om Restaurationen gælder det dog, at den kun optager en forholdsvis begrænset Plads, der i sig selv ikke vilde være særlig brugbar, og hvad Elektricitetsværket angaar, maa det ikke overses, at det i sin Tid er lagt der af Hensyn til den direkte Udlosning af Kul til dets eget Forbrug. Her er imidlertid tabt kostbar Kajplads og Pakhusplads, men disse Forhold lader sig næppe mere ændre. Tillige falder det i Øjnene, at alle Pakhusene paa Vestkajen er forskellige. Først har vi det store Bygningskompleks, som kaldes Manufakturhuset, hvis Anbringelse her desværre ikke taaler megen Kritik; i de øvre Etager her har forskellige store Forretninger Lager. Gaardspladsen er overbygget med Glastag og er i aaben Forbindelse med det underste Rum, som er indrettet dels til Pakhus, dels til Toldbod. Endvidere findes i denne Bygning Postkontoret for Frihavnen.

Vi kommer dernæst til Skur A, Pakhus A, Skur B, Skur C og D; af disse er Skur A, B, C og D høje, luftige én-Etages Bygninger, og A og B har Læseperron baade ud mod Kajen og mod Gaden.

Pakhus A er et anseligt 3 à 4 Etager højt Pakhus. Lofterne benyttes til Dels til Kornoplægning og er forbundet med det ved Sydenden af Skur C ind mod Land liggende Silopakhus. Dette er igen i Forbindelse med Elevator ved Kajen, og endvidere fører en Remforbindelse helt ud gennem Skur C—D til en Ladestation paa den nordlige Ende af Vestkajen. Paa denne Kajstrækning er kun Pakhus A underbygget med Kælderrum, men da der bag de andre Skur findes god Plads til Oplægning af Fadegods etc., og der endvidere findes en hel Række Skur (Skur E bygget 1907) langs Dampfærgevej, føles Manglen af Kælderrum ikke her. Alligevel undgaar man ikke at lægge Mærke til, at her kniber det ofte med Plads, og det vilde have været ønskeligt, om Skur C—D havde været to Etager høje, thi Vestkajen er sikkert den Del af Frihavnen, der har den største Stykgodsstrafik, idet D. F. D. S.'s store New York Baade har fast Anlægsplads her. Hele Kajstrækningen er forsynet med elektriske Kraner, hvis Antal yderligere forøges i en nær Fremtid.

Vi er nu færdige med den Del af Havnen, som hidtil har optaget Stykgodsstrafiken, og saa snart vi passerer Dampfærgelejet finder vi atter anselige Nybygninger. Ved Banekajen er opført et Skur, og desuden det ny »Gitterskur« III; her er ogsaa store elektriske Kraner under Bygning. Endvidere ser vi langs Gitter-

vejen en Række ny Skur, og kommer vi endelig ud i Nordhavnen ser vi et mægtigt Skur under Bygning (Tømmerskur I). En anden Ting, som vi har maattet lægge Mærke til, siden vi forlod Vestkajen, er de Bjerge af Brosten, der ligger paa begge Sider af Færgelejet; de skal anvendes i nær Fremtid til Brolægning af Dampfærgevejen og den yderste Del af Vestkajen i hele deres Udstrækning. Mellem Nordhavnen og Mellembassinet findes Det danske Kul Kompagni, Trækompagniet, Den Ankerske Marmorforretning og andre Virksomheder, endvidere nogle Skur til Oplægning af Træ.

Af det foregaaende vil fremgaa, at Aaret 1907 og 1908 betyder en Udvidelse i Frihavnen af ikke mindre end 9 store Pakhuse og Skur, samt 14 store moderne Kraner til en Løfteevne af 2,5 Tons hver, samt omfattende Regulering af Veje og Pladser. Forhaabentligt anskaffes ogsaa en portabel 10 Tons Kran. Naar all dette er færdigt, hvad der forhaabentlig vil ske i Løbet af 1908, vil det betyde overordentligt meget for Rederne og Modtagerne, thi hvad den Pladsmangel, som har hersket i Frihavnen i de sidste c. 1½ Aar, har forvoldt, danner en Uindviet sig næppe noget Begreb om.

I Forbindelse med Omtalen af alle disse Forhold kan det have Interesse at se hvilke faste Ruter, der benytter Frihavnen:

D. F. D. S. Kjøbenhavn—Buenos Aires,

— —New Orleans,

— —Filadelfia,

— —Baltimore,

— —New York,

— —Boston,

— —Hamburg,

— —Øst Sverig,

— —Vest Norge.

Som Agenter: Kjøbenhavn—Manchester,

— —Liverpool,

— —Swansea,

— —Rotterdam og Rhinen,

D. Ø. K. Kjøbenhavn—Østasien,

— —Vestindien.

Cosmopolitan Line. Kjøbenhavn—Filadelfia.

Fritsche & Co.

som Agenter. Kjøbenhavn—Nordfinland,

— —Åbo og Hangö,

— —Wiborg og Helsingfors,

— —Nordsvenske Pladser.

Carl Krarup som Agenter. Kjøbenhavn—Sydsverig,

— —Østsverig.

Desuden kommer en Mængde Dampere i Aarets Løb fra Sortehavet og Golfen, en Mængde Dampere bringer Godset til alle de oversøiske Linier, og atter andre Skibe aftager Godset fra disse Linier. Føjer man endelig hertil alle de store Virksomheder, der har deres Sæde i Frihavnen, da faar man et smukt Billede af Kjøbenhavns Frihavn, af dens Betydning, dens Berettigelse og virkelige Storhed efter nordiske Forhold.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 30. Januar 1908.

Det i sidste Nummer af Bladet omtalte Lovforslag om Adgang for Kjøbenhavns Havnevæsen til Ekspropriation af Bolværker i Kjøbenhavns Havn var til 1. Behandling d. 24. ds. i Landstinget.

Nogen udpræget velvillig Modtagelse fik Forslaget ikke, og det syntes navnlig at vække nogen Betænkelighed, at Ekspropriationsbestemmelserne var fraraadet af Havneraadet. Fra flere Sider blev der fremsat Ønske om, at Ekspropriationsretten blev væsentligt begrænset, og at Spørgsmaalet i hvert Fald blev gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse i et Udvalg.

Efter at Trafikministeren havde imødegaaet Kritiken mod Forslaget og derunder hævdede, at den Ret, man her søgte at erhverve for Havnevæsnet, af økonomiske Grunde maatte antages at blive benyttet i ringe Omfang, blev Forslaget henvist til et Udvalg paa 9 Medlemmer.

Fra Justitsministeriet har vi modtaget den sædvanlige aarlige Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab for det indeværende Aar.

Det fremgaar bl. a. af denne, at enhver Befaren, der ikke inden sit 26. Lægsrulleaar har gjort et Togt og derfor har faaet Vedtegning, har uden Ophold at afgive sin Søfartsbog til en Mønstringsbestyrer. Enhver Befaren, hvem der ikke er tillagt noget Togt, og som er til Stede her i Landet mellem d. 1. og 6. Februar, har inden Udløbet af denne Frist at afgive sin Søfartsbog til en Mønstringsbestyrer. Hvis Søfartsbøgerne er beroende hos Skibsførerne, skal Mandskabet melde dette for Mønstringsbestyreren, hvorhos Skibsføreren er pligtig til at besørge Bøgerne afleveret.

Uddybning af Mariager Fjord. Det fælles Havneudvalg for de tre Byer ved Mariagerfjord, Hobro, Mariager og Hadsund, har i Følge »Randers Amtsavis« besluttet at lade Fjorden uddybe fra 14 til 18 Fod.

Bekostningen herved vil andrage c. 400,000 Kr. Man gaar straks i Gang med Forarbejderne.

Det er en gammel og ofte drøftet Plan, der nu vil blive gennemført. Det, der har givet Stødet til dens Realisation, er Anlægget af den tredje Cementfabrik ved Fjorden.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i Februar Maaned 1908 fungerer:

Skibsbygger *I. Hansen*, Telf. 5143.

Skibsfører *Th. Thomsen*, Telf. 10 140.

Skibsfører *C. B. Hansen*, Telf. 2021.

Maskinmester *I. V. Gjelling*, Sønderborggade 42.

Den norske Lokalbestyrelse for Nordisk Skibsskibsselskab har d. 22. ds. afholdt et Møde i Kristiania. Blandt andet blev det besluttet at sammenkalde et Møde af Skibsfartsinteresserede i Midten af Februar til Forberedelse af det sjette nordiske Søfartsmøde, der som bekendt skal afholdes i Kristiania i Løbet af den kommende Sommer.

Dampskibsforbindelse Norge—Island. Trondhjem, d. 28. Januar. (Ritz. Bur.) Bladet »Nidaros« meddeler, at »Nordenfjældske og Bergenske Dampskibsselskab« sandsynligvis vil oprette en fast Rute mellem Trondhjem, Vestnorge og Island allerede i Februar eller Marts. Trafiken vil blive besørget af et Par Skibe, som Selskabet forleden har købt af »Vestlandske Lloyd«.

Fra Kiel skrives til os d. 21. ds.;

Passeret Tømmerflaade. Tirsdag d. 21. Januar Kl. 11 Fm. paa 57° 28' N. Brd. og 9° 20' Ø. Lgd. passeredes en Tømmerflaade paa c. 15 store Bjælker, som var tilspidset i begge Ender og tilsyneladende holdt sammen paa tværs. Den ligger meget farligt for Sejladsen i Ruten mellem Hanstholm og Hirtshals.

H. J. Hansen,
Fører af S/S. »Herminia«.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewartes« 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 hyppige 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 Kamerun kan man i Februar af og til vente Harmattan, en tør, heftig og hed Landvind fra Ø. og ØNØ., som medfører usigtbart Vejr og et udstrakt Støvfald over den Del af Havet, som ligger Vest for Sahara. Omtrent Halvdelen af samtlige Tilfælde af Støvfald falder paa Februar Maaned, og det meget usigtbare Vejr, som Støvfaldet foraarsager, særlig ved de Kanariske Øer, har ofte givet Anledning til Forlis. Saa snart Vinden (Passaten) genantager Retningen N. eller NNØ. ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Vindstille Bæltet mellem begge Passaterne er i Februar selv i Nærheden af den afrikanske Kyst forholdsvist 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 Mellemamerikas 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 tillager 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° til 45° N. Brd., 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.

Taage. Vinter Maanederne 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 lemmelig rask Fremrykken imod S. og SØ., dog ligger Drivisens Februar Grænse gennemsnitlig endnu 100 Sm. Nord for Damperruterne til New York, medens Maris Grænsen derimod allerede ligger meget nær ved Ruten for de udgaende Dampere.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da foreligger der kun ganske enkelte Meldinger om Is fra de transatlantiske Damperruter.

Fra den sydlige Halvkugle er der derimod indløbet Meddelelse om, at der i November 1907 paa 57°—60° S. Brd. og 93°—144° V. Lgd. er truffet flere Isbjerge.

Hvilke er Skibsførernes store Opgaver?

Kaptajn Kusk Jensen skriver til os:

De efterfølgende Punkter hører vistnok til dem, som Skibsførerstanden bør tage under Overvejelse. Min Fremstilling af dem gør absolut ikke Fordring paa at kunne kaldes udlømmende; den indeholder blot nogle af de Hovedtræk, som jeg synes der bør arbejdes for.

Pensionsforhold. I Stedet for de Pensionskasser, som oprettes af de enkelte Rederier, og hvor igennem disse tvinger Folk til næsten alt muligt, fordi man ellers taber Pensionsretten, burde der være en Pensionskasse fælles for hele Landet og indbefattende alle, der ernærer sig paa Søen, og saaledes ordnet at Pensionsretten beholdes uden Hensyn til, hvilket Rederi man sejler for.

Midlerne kan skaffes, ved at der af Sømanden betales Procent af Hyren, at Rederiet tilskylder visse Procent af Sømandens Hyre, saalænge han er i dets Tjeneste, samt endelig ved eventuel Statshjælp.

Grunden til at saa mange Søfolk i deres kraftigste Alder foretrækker selv daarligt lønnede faste Stillinger paa Landjorden, er Ønsket om at have noget til de gamle Dage. En Pensionskasse vil derfor sikkert fremme Tilgangen til Skibsfarten og holde paa dem, der farer.

Ulykkesforsikringen bør ændres saaledes, at Ulykkesforsikringslovens Virkninger begynder, naar Rederiets Ansvar ophører, og at Erstatningen forhøjes. Midlerne dertil faas, ved at Sømanden tilskylder en lignende Andel som den Rederierne nu betaler.

Aktier i Selskaberne. Det er næsten bleven Sædvane, naar der skal ansættes Førere, kun at spørge om, hvor mange Penge Vedkommende kan sætte i Selskabet, og tage den højstbydende uden Hensyn til Dygtighed.

Derved bliver mangen dygtig Styrmand forbigaaet, og dette virker til Skade for Tilgangen af Navigatører. Det lader sig ikke gøre at afskaffe denne Trafik, og det er vel ogsaa berettiget, at Rederen forlanger, at Føreren er økonomisk interesseret i Selskabet i Lighed med Aktionærerne. Ved at gennemføre visse Kontraktbetingelser med Rederierne kan vist naas tre Ting:

- 1) At det gøres lettere for en Styrmand at rejse Kapitalen til en Skipperpart,
- 3) at Rederne indskrænker Førerens Andel til et rimeligt og overkommeligt Beløb,
- 3) at Føreren ved Fratrædelse eller Afskedigelse igen taar sine Midler fri, saa at han kan begynde noget andet.

De Betingelser, der bør stilles, synes jeg i Hovedsagen bør være følgende:

Naar Skibet forliser, uden der tilbydes nyt Engagement, eller naar Føreren ikke ønsker saadant, udbetales alle Førerens Aktier.

Naar Føreren dør, uden Grund afskediges eller af Sundhedshensyn nødes til at fratræde, udbetales ligeledes alle Førerens Aktier.

Naar Føreren opsiges Kontrakten, bør kun de tre Fjerdedele af det tegnede Aktiebeløb kunne forlanges udbetalt; det bliver saa Førerens Sag at disponere over den sidste Fjerdedel.

Det samme bør gælde, naar Rederen opsiges Føreren paa Grund af Uduelighed eller Misligholdelse af Kontrakten.

Jens Kusk Jensen.

Fra en anden farende Dampskibsfører har vi yderligere modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* af 5. December 1907 findes optaget to udmærkede Indlæg, der behandler nogle af Skipperens store Opgaver. Blandt disse er nævnt:

- I. Sammenslutning med Foreningsorgan,
- II. Ændring af Søloven.

Til disse to bør efter min Mening føjes følgende:

- III. Ingen bør tage Aktier for at føre Skib,
- IV. Fast Gage, Drikkepengenes Afskaffelse.

At der er mange flere store Opgaver, véd jeg vel, men til at begynde med er dette nok, og er disse Spørgsmaal først klarert tilfredsstillende, vil vi ikke, som Hr. M. mener, mere faa paa Pukkelen, eller med andre Ord være Prygledreng, som i visse Rederier, og Trykket vil være borte.

Allsaa først en Forening af Navn og Gavn, en Forening og et Medlemsblad, hvor enhver frit kan sige sin Mening. Vi har jo nok Skibsførerforeningen af 1874, hvoraf Undertegnede er Medlem, men vi farende Førere, faar ikke at vide, hvad der tales om paa Møderne, undtagen paa anden og tredje Haand. Der blev mig fornylig fortalt, at sidste Møde var lukket?

Lad Møderne blive aabne, med fri Adgang for Pressen, lad os faa Lys og Luft i vor Forening, lad den ny Tids Aand skinne igennem og ikke som nu blive kvalt af gammelt Støv og Bureaukrati.

Lad os dernæst, som Hr. Kaptajn Petersen bemærker, arbejde hen til en Omordning af vor forældede Sølov, saaledes at vi véd, hvad vi maa, og hvad vi ikke maa. Som det nu er, træffer Rederne den ene Bestemmelse efter den anden, hvad mener man om følgende Cirkulære, sendt til et herværende Rederis Skippere:

•D'Hrr. Kaptajner anmodes herved om ved fremtidige Mønstringskontrakter at tilføje:

Bestemmelsen i Sølovens §§ 86 og 88 om Krav paa en Maanedes ekstra Hyre kan ikke bringes til An-

vendelse saafremt Skibet sælges til Udlandet. Selvfølgelig betales Hjemrejse og Hyre til Ankomst i dansk Havn.

Denne Ordre fremkommer ikke paa nogen bestemt Foranledning.

Visse Redere plukker og plukker uden at give noget igen. Nej, lad os faa en Sølov, som vi kan rette os efter, en Sølov hvis Bestemmelser man ikke saadan uden videre kan sætte ud af Kraft, som ingen Parter, Kontrakter eller andet kan rokke ved; først da faar vi Lys over Land, til Gavn og Glæde for hele den danske Sømandsstand.

Saa er der Punkt III: Ingen bør tage Aktier for at føre Skib. Det er jo desværre saadan, at visse Redere nu til Dags ikke spørger: Hvordan er Manden, men hvor mange Penge har Manden? Den Mand, der ingen Penge har, kan altsaa, hvor dygtig han end er, ikke blive Fører. Og hvad regnes saa en Mand for (en Stand), der maa betale sin Plads? Husk, en Fører har nok Pligter overfor sin Reder, men han har det sandelig ogsaa over for det Offentlige.

Jeg paastaar, at Standens Anseelse gaar fløjten, ved at Skipperen tager Aktier for at føre Skib; lad os derfor fra 1908 modarbejde al Aktietagen, saaledes at Styrmandene uden Penge avancerer lige med dem, der har, eller kan skaffe Pengene, alt efter Dygtighed, saa vil Søvejen endnu kunne være »De Danskes Vej til Ros og Magt«, ellers vil den om føje Aar blive de Danskes Vej til Strid, Kiv og Strejker. Set fra anden Side gør den Skipper, der tager Aktier, kun en daarlig Forretning, men mere herom ved anden Lejlighed.

Saa kommer vi til Punkt IV: Fast Gage, Drikkepængenes Afskaffelse. Gennemsnitsgagen i flere Selskaber er 2,400 Kr. + 3 pCt. af Netto Overskudet; da der imidlertid er flere Selskaber, der i aarevis har givet lidet eller intet Udbytte, behøver man jo ikke at regne med de 3 pCt.; men lad os nu sige 3,000 Kr. Rederne, d. v. s. visse Redere, garanterer Skipperen 5,000 Kr. med Gratifikationer. Altsaa, Skipperen skal have de 2,000 Kr. i Gratifikationer eller lad os kalde Tingen ved dens rette Navn, »Drikkepenge«. Er det tidssvarende, at en Skipper i det Herrens Aar 1908 skal tigge sin Gage sammen. Nej og tusind Gange nej, lad os faa en fast Gage efter Skibenes Størrelse, og lad d'Hrr. Stevedorer og Købmænd beholde deres Gratifikationer, vi faar dem dog kun i Rusland, og hvorfor?

Gør man Vrøvl med Stevedoren over, at Losningen eller Lastningen gaar daarligt, faar man saa Gratifikationer?

Gør man Vrøvl med Købmanden over, at Lasten kommer langsomt, faar man saa Gratifikation? Gør man Protest og staar paa sin Reders Parti, faar man saa Gratifikation?

Saaledes kunde man blive ved i det uendelige. Nej, man maa bære Kappen paa begge Skuldre for at leve Livet, og det er urigtigt, meget urigtigt. Jeg maa give Hr. M. Ret. There is something rotten in the Shipping of Denmark. Væk med det.

Trampskipper.

Svenske Styrmandshyrer i Dampskibe.

Paa et i Gøteborg afholdt Møde i December 1907, mellem Delegerede for Sveriges Redareförening og Sveriges Fartygsbefälsförening, enedes Parterne i Følge svenske Blade om saa vidt muligt at ordne Lønforholdene for Styrmand ansat om Bord i Dampskibe, der er indmeldt i Sveriges Redareförening, efter følgende Normaltarif:

Fartøjets Br. Tonnage	1ste Styrmand		2den Styrmand	
	1 og 2 Aar	efter 2 Aar	1 og 2 Aar	efter 2 Aar
300—600 Br. Tons	Kr. 100	Kr. 115	Kr. 80	Kr. 90
600—1,000 » »	— 110	— 125	— 90	— 100
1,000—1,500 » »	— 120	— 130	— 95	— 105
1,500—2,000 » »	— 130	— 140	— 100	— 110
2,000—3,000 » »	— 140	— 150	— 105	— 115
3,000 og derov. » »	— 150	— 160	— 110	— 120

Samtidig vedtoges følgende almindelige Bestemmelser:

I Fartøjer, hvor Lønningerne allerede overstiger de i ovenfor nævnte Tarif fastsatte, sker ingen Forandring.

I Lastbaade, der fører Stykgods i Rute fart gælder Tarifen med en Lønforhøjelse af 10 Kr. for 1ste Styrmand og 5 Kr. for 2den Styrmand pr. Maaned. Selv om Fartøjet ikke gaar med Stykgods-Last hele Aaret, træder denne Bestemmelse dog i Kraft, naar den Tid, der medgaar til Rejser med Stykgods-Last, udgør mindst Halvdelen af den mønstrede Tid.

Godtgørelse for Overarbejde ved Lastning og Losning retter sig efter vedkommende Rederis Bestemmelser i saa Henseende og efter samme Regler som tidligere. Kan et til Overarbejdstiden svarende Antal Fritimer tilstedes i den normale Arbejdsdag, gives ingen Erstatning.

I Fartøjer, som gaar i Malm-Fart paa Narvik og i Fart paa Kanada, skal Styrmand i Tidsrummet fra 15. Oktober til 15. Marts have et Løntillæg svarende til det, der er nævnt for Rutebaade.

I Fartøjer, hvor der kun findes én eksamineret Styrmand, lønnes denne med 10 Kr. mere om Maaneden, end ovenstaaende Tarif fastsætter.

Den, som har gjort Tjeneste som 2den Styrmand hos et og samme Rederi i 3 Aar eller mere, skal, dersom han forfremmes til 1ste Styrmand indenfor samme Rederi, straks lønnes efter højeste Lønningsskala.

Ved Fastsættelsen af en Styrmands Løn, i Overensstemmelse med den ny Lønningstarif, regnes der ogsaa med den Del af hans Tjenestetid, der falder forud for 1908.

Hovmesterens Stilling om Bord.

Vi har yderligere modtaget følgende:

»It is a pretty market I have brought my pigs to!« kunde »Hr. Sørensen« passende udbryde.

Det Resultat er jeg i hvert Tilfælde kommen til, efter at jeg har læst hans Indlæg i *Dansk Søfartstidende* for d. 9. ds.

Thi ikke alene indrømmer »Hr. Sørensen«, at det er fuldstændig rigtigt, hvad jeg skrev i min første Artikel, at Hovmesteren er Kaptajnens Kammertjener; men med anerkendelsesværdig Aabenhjærtighed tilstaar han, at det er noget, som han finder ganske i sin Orden.

Alt imedens ønsker Hr. Kaptajn Pedersen i »Silkeborg« at vide, hvor et saadant Forhold finder Sted!

Apropos Kapt. Pedersen. Finder De, Hr. Kaptajn, at Tonen i Deres Kollega, »Hr. Sørensen«, Artikel er allright? Eller hører den ogsaa hjemme i en anden Del af vor Hovedstadspressen?

Jeg vil skynde mig at tilføje, at jeg for mit Vedkommende ikke vil gaa i Rette med »Hr. Sørensen«; thi om ikke Tonen røbede ham, er det jo i Forvejen selvindlysende, at han ikke kan stamme fra Skoleskibet, der uddanner dannede Dæksofficerer.

Men én Ting maa jeg tillade mig at bebrejde »Hr. Sørensen«: Naar Hr. S. forsøger at faa d'Herrer Redere i Tale, tror jeg, det er daarlig Taktik at begynde med

at fornærme dem. Jeg vilde under alle Omstændigheder ikke have baaret mig saaledes ad. Hvis min Velopdragenhed ikke havde forbudt mig det, vilde jeg ikke have gjort det af Klogskabshensyn.

Iøvrigt interesser »Hr. Sørensen« Artikel mig slet ikke med Undtagelse af et enkelt Punkt, nemlig nogle Kaptajners Erfaring paa Omraadet: Proviantens Konservering. Her har »Hr. Sørensen« fast Grund under Fødderne; thi at enkelte Kaptajner besidder Erfaring paa det nævnte Omraade er utvivlsomt. Og jeg kan næppe gøre »Hr. Sørensen« større Indrømmelse end at tilstaa, at jeg alle Dage har fundet, at somme af hans Kolleger egner sig lige saa godt til denne Virksomhed som til at føre Skib.

Søfarende Hovmester.

Rettelse: I den ovenfor omtalte Artikel af 9. ds. er i selve Slutningsbemærkningen indløbet en Fejl. I Sætningen »Hovmesteren faar vel nok sine Streger i Rederens Sortebog«, skal Ordet »Hovmesteren« ombyttes med »Førerens«.

Efter at have læst det ovenstaaende Indlæg, vil man ikke fortænke os i, at vi skynder os at afslutte Diskussionen om det foreliggende Spørgsmaal indtil videre, idet dette synes at friste begge Parter i lovlig høj Grad til at forlade »Sagen« til Fordel for »Personen«. Vi maa i hvert Fald nære Betæneligheder ved at gaa videre til Trods for det ubestrideligt underholdende Moment, som denne Polemik har indeholdt, og det faar da være en Trøst, at alle Sagens Parter — baade om Bord og i Land — har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med de stærkt divergerende Anskuelse, der er kommet til Orde.

Red.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Meddelelse er der ikke i nogen Retning indtraadt Forandringer af nævneværdig Betydning, og hvad Udsigterne til en Bedring i den nærmeste Fremtid angaar, da er disse desværre ikke gunstige. For Befragtning frem i Tiden er der kun forholdsvis faa Ordre, for hvilke Befragterne noterer og da kun til meget lidt tilløkkende Fragter, medens Tilbudet af Dampere for nogenlunde prompt Lastning overalt overstiger Begæret, og i mange Retninger er det nu saa vidt, at Befragterne næsten kan diktere deres egne Betingelser og Rater. Dette gælder særlig for Fragterne fra Middelhavet og Østen, og det er i høj Grad sørgeligt, men en Del af Skylden for disse Forhold bærer Rederne selv, idet mange lader deres Dampere sejle for enhver Fragt hellere end at lægge dem op, hvilket sidste, som vi adskillige Gange har berørt, sikkert vilde vise sig at være det billigste, naar Regnskabet skal gøres op. Et ikke ringe Antal danske Dampere er f. Eks. sluttet ned til Middelhavet med Kul til ganske pæne Fragter, men det er absolut umuligt til Dagens Rater at faa dem hjemefter igen uden betydelige Underskud. I Nord- og Østersøen er det for Øjeblikket ogsaa kun den rene Tilsætning, særlig naar ikke alt gaar ganske glat, men paa denne Aarstid opstaar der jo næsten altid Forsinkelser og lange Rejser paa Grund af Storm eller Taage.

Det østlige Marked er lavere helt igennem, og det er særlig gaaet ud over Befragterne. Forrige Uge noterede vi Forretninger gjort fra Birma til 17/6 à 18/

O. C. pr. Februar, medens der nu sidst er sluttet til 16/9. Pr. Marts er der sidst betalt 18/. Bombay og Kurrachee har næsten intet at byde paa. Kulfragter fra Kalkutta er lavere paa Basis af 4 Rupier til Bombay pr. Februar, 4,4 pr. Marts.

Sortehavet er om muligt endnu mattere end Ugen forud. Ladning er knap, da Varerne holdes tilbage. Fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn betales 5/9 à 6/, prompt, men Ladning er meget knap. Til Rotterdam direkte sluttedes endog til 5/6. Sulina er livløs paa Basis af 5/9 L. H. A. R. For Oljekager fra Novorossisk akcepteredes sidst 9/6 Basis én dansk Havn, hvilket er en Nedgang af 6 d.

Middelhavet har igen fragtet en Del, men Raterne er atter under al Kritik slette. For Erts blev der bl. a. betalt 5/ à 5/3 Grækenland til Rotterdam, 5/3 Glasgow, 5/6 Karthage/Mary Port, 4/9 Barrow, 3/9 Porman/Newport, alt med »free despatch«, Frcs. 12 Carloforte/Bordeaux »full terms«. For Fosfat fra Bona sluttedes der til 5/3 Plymouth, og for Salt fra Cadix 5/7¹/₂ à 5/9 til Englands Østkyst, 9/6 Buenos Aires. Fra Marseilles til tre svenske Pladser noteres 14/, og fra Almeria til Fleetwood 11/ for Esparto. Fra Bilbao er Ertsfragterne fremdeles ikke over 3/6 til Cardiff eller Newport, 4/ Middlesbro.

Nordamerika fragtede mindre i den forløbne Uge, og Raterne har svært ved at holde sig. For Korn fra nordlig Havn betaltes 1/10¹/₂ til London eller Rotterdam, 2/9 Basis én Lossehavn i Middelhavet, medens en meget stor Dampere sluttedes med Petroleum i Kasser til 23 Cents Shanghai. For Bomuld fra Wilmington sluttedes et Par enkelte Dampere til 25/ Manchester eller Bremen. Golfen viser mindre Aktivitet, særlig for Trælast. Paa Netto Charter sluttedes lidt til 10/6 à 10/9 U. K. eller Kontinentet, Basis én Ladehavn til én Lossehavn, Option Danmark 1/ mere. Paa Timecharter blev der fragtet nogle Dampere for Hjemrejse over Atlanten til Rater varierende mellem 3/10¹/₂ og 4/1¹/₂ pr. Ton Dødvægt.

La Plata er det eneste Marked, som der kan siges noget godt om, idet der har været et jævnt godt Begær for Lastning fra nu indtil April inkl., ledsaget af en lille Fragtstigning for prompte Positioner. Fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet blev betalt indtil 18/6 O. C. for primo Februar Lastning, 17/6 à 18/ pr. 15/29. Februar fra San Lorenzo Grænsen, 19/ prompt, 18/ pr. Marts/April, fra Colastine 20/ pr. Februar, 19/6 pr. Marts og fra Bahia Blanca 17/6 à 18/ pr. Februar/Marts.

Østersømarkedet er i en elendig Forfatning. Laster findes næsten ikke, og de faa, der noteres, giver alle Underskud. Windau noterer Frcs. 26/27 pr. Favn (216 Kbf.) Kortprops til Calais, 10/6 pr. Load til Cardiff. Fra Libau kan faas 9/6 pr. Load til Kulhavn paa Englands Østkyst, og for Sveller 6/ à 6/6 til London. Kornraten er fremdeles nominel 9 d. Havrebasis London, Rotterdam. De tyske Havne er ligesaa utilfredsstillende. Königsberg noterer nominelt 1/ til London eller Rotterdam, og fra Memel betaltes 40 Pfg. pr. Normalsveller til Harbourg.

Kulfragterne ligger paa det nærmeste uforandret i Ugens Løb. Navnlig til Middelhavet har der været sluttet i en meget betydelig Udstrækning, og Tendensen er fast, grundet paa det usle Returmarked. Ad Østersøen til er Laster stadig meget knappe. Der blev fra Østkysten bl. a. sidst betalt 4/ Tyne/Pillau (2,250), 4/9 Forth/Libau (1,600), 4/6 Königsberg (2,200), 4/1¹/₂ Wear/Helsingborg (1,800), 4/3 Tyne/Aalborg (1,200), 4/3 West Hartlepool/Bandholm (1,200), 3/3 Tyne/Rotterdam (2,100), 3/9 Dunston/Dunkerque (2,200), 4/3 Tyne/Bilbao (2,700), 6/4¹/₂ à 6/9 Marseille, 6/9 Nizza (1,600), 7/9 à 8/6 Aleksandria. Vi nævner endvidere blandt Befragtningerne fra Cardiff 4/10¹/₂ à 5/ Lissabon, Frcs. 5 St. Nazaire, 7 à 7¹/₄ Algier, 7/4¹/₂ à 7/6 Barcelona, 7/ à 7/6 Vestitalien (4,000/6,000), 8/ à 8/3 Venedig, 7/7¹/₂ à 7/9 Port Said, 12/10¹/₂ à 13/ Colombo, 13/6 Bombay, 5/9 Las

Palmas eller Teneriffe, 6/ Madeira, 8/3 à 8/6 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet i den forløbne Uge været endnu slettere end Ugen forud, og det er uden noget Liv. For prompte Ladninger og for senere Afskibninger er kun solgt enkelte Ladninger. Fra Danmark og Vestsverig har der ikke været nogetsomhelst at gøre med Sejlere. Østnorge har haft enkelte Træ- og Islaster men til saa lave Rater saa vel pr. straks som senere, at Forretning saa at sige har været udelukket endog for lokalt beliggende Sejlere. For Iseksportens Vedkommende har der indsneget sig en for lønnende Fragter aldeles ødelæggende Faktor, idet forretningsvrigte Agenter underbyder Fabrikanternes i og for sig lave cif Priser til det aldeles meningsløse, f. Eks. 7/ pr. Ton cif London, og naar hertil kommer, at Udlandet Storbritannien og Tyskland selv har en ret betydelig Del Naturis i denne Vinter, vil der være meget lidt at vente i den Trafik. Enkelte Props-laster er fremme, men med de høje og urimelige Skibs-afgifter i Norge samt oftest Bryderier paa Losse-pladsen er disse Ladninger kun lidet lønnende. Retur-fragter fremkommer kun enkeltvis og er aldeles utilstrækkelige for de i Fart værende Sejlere, saa at flere Skibe ligger ventende, og Raterne er selvfølgelig lave. For Afskibning fra Bottenhavene er atter nogle flere Ladninger fremme, men Fragtraterne noteres lave særlig over England og animerer ikke til Befragtning, saa at Rederne, hvad der maa betragtes som absolut rigtigt, holder sig tilbage. Det maa dog beklages, at dansk Reder har sluttet til den nedenfor citerede Rate fra Kristiania til Pontreux under Minimalraten, som er 12 $\frac{1}{2}$ Frcs.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

290 Tons vaad Træmasse Kristiania/Pontreux 12 $\frac{1}{4}$ Frcs., 60 Stdr. D/B. Boards Kragerø/Bremerhafen 22 Mark, 130 R.-T. Is Skienfjord/Grangemouth 6/, 390 Tons Kul Bridgeness/Assens £. 610, 200 Tons Kul Dysart/Treguier 7/3, 370 Tons Kul Methil/Svendborg £ 6, 290 Tons Kul Methil/Frederiksstad £ 5.10.

Markedet for de mindre Sejlere er stadig uforandret, og disponible Ladninger er saa godt som umulig at opdrive fra Østersøen. Königsberg noterer saaledes endnu ingen Kornlaster pr. Foraar, kun et Par Trælaster til Limfjorden og Odense.

ab Kjøbenhavn er sluttet for Majs til Stege 15 Øre, Bomuldsfrøkager til Landskrona 12 $\frac{1}{2}$ Øre, og der udbydes Hvede til Halmstad og Göteborg. For Hvede til Åhus (Sverig) gennemførtes 4 Kr.

ab danske Provinshavne noteres nogle Ladninger Byg til Kjøbenhavn og Tuborg c. 17 Øre.

ab de svenske Sundhavne er det vedblivende meget flovt, og kun 3 $\frac{1}{2}$ Mark til Kiel/Flensborg er at opnaa for Lervarer.

ab Halmstad er det ligeledes meget mal Træeksportørerne har erklæret Lockout overfor deres Arbejdere, og Træeksporten er saaledes foreløbig standset fra Halmstad*); det ventes imidlertid, at Lockouten ret snart atter vil blive hævet. Steneksporten berøres alt-saa ikke heraf.

*) I Følge Meddelelse til Udenrigsministeriet fra den kgl. Konsul i Göteborg anses det for sandsynligt, at yderligere Arbejdet med Pitprops vil standse fra 1. Februar d. A.

Generalforsamlinger.

Prins Valdemar Foreningen

i Svendborg har i Følge »Svendb. Amtstid« afholdt sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Havnefoged Møller, der bad Velkommen, erindrede om, at det var den 40. Generalforsamling, der afholdtes i Prins Valdemar Foreningen, og mindedes derpaa det i Aarets Løb afdøde Bestyrelsesmedlem, kgl. Vejer og Maaler Schreiner.

Kassereren, Navigationslærer Larsen-Arnvig, oplæste derpaa det reviderede Regnskab, der balancerer med Kr. 8,116.41.

I Understøttelse er udbetalt Kr. 2,330.

Foreningens Formue var den 31. December 1907 Kr. 34,001.17

Foreningens økonomiske Stilling er for Øjeblikket ikke fuldt saa god som tidligere. Foreningen har nu 90 egentlige og 103 bidrag-ydende Medlemmer.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Paa sidste Generalforsamling var der bleven nedsat et Udvalg til at revidere Lovene. Paa Grundlag af dette Udvalgs Arbejde vedtoges en Række Ændringer. Blandt andet skal Bestyrelsen fremtidig bestaa af 6 Medlemmer i Stedet for, som hidtil, af 4, og tvungent Genvalg kan først finde Sted efter 3 Aars Forløb (tidligere 4).

Paragraf 9 lyder nu: En Enkes Understøttelse fastsættes aarlig, naar Manden har været Medlem af Foreningen i mindst 5 Aar, til 50 Kr. Skulde Foreningens Fond imod Forventning ikke avancere, da aftrækkes Enkerne procentvis.

Derefter foretoges Bestyrelsesvalg.

Sluttelig vedtoges et Forslag fra Bestyrelsen om at uddele 100 Kr. af Bøssefondet til trængende Euker.

Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening

afholdt den 15de ds. aarlig Generalforsamling. Det reviderede Regnskab udviste et Medlemantal af 72 ordinære Medlemmer, heraf 55 i Enkekassen, 44 ekstraordinære Medlemmer, hvoraf 17 i Dragør, 19 udenbysboende og 8 i Udlandet. Et Medlem var afgaaet ved Døden, nemlig Skibsfører Niels M. Schmidt, som forliste med sit Skib i Nærheden af Australien og satte Livet til Under et Forsøg paa at bjerge Skibsdrengen. Kassereren mindedes den Afdøde i smukke Ord, hvortil Medlemmerne sluttede sig ved at rejse sig.

Enkekassens Status viste en Beholdning af 20,627 Kr., og 22 Enker havde i Aarets Løb modtaget Pension. Derefter skred man til Valg af Bestyrelsesmedlemmer: Skibsfører C. Berg, som i 15 Aar har været Foreningens Formand, bad sig fritaget for dette Hverv. I Stedet for valgtes Skibsfører Isbr. P. Schmidt. Til Næstformand, i Stedet for Skibsfører M. Bacher, som ligeledes i en Aarrække har været Bestyrelsesmedlem i Foreningen, og som ikke ønskede Genvalg, valgtes Skibsfører Adrian P. Petersen, de øvrige fra-trædende Bestyrelsesmedlemmer, Skibsfører Johansen, pens. Lods Isbr. Palm og pens. Lods C. Bertelsen, genvalgtes. Til Revisor genvalgtes Lodsogholder Jans, og i Stedet for Skibsfører Isbr. Schmidt, som var bleven Formand, valgtes Skibsinventarie-handler Chr. Greisen.

Sluttelig vedtoges et Forslag af Bestyrelsen om Nedsættelsen af de ekstraordinære Medlemmers Kontingent fra 8 til 6 Kroner.

Den ny Sømandskasse

i Marstal afholdt i Følge »Æro Avis« den 14. ds. Generalforsamling. Kassereren, Skibsreder Kromann, oplæste Regnskabet, hvoraf det fremgik, at Indtægterne i Aaret 1907 havde beløbet sig til Kr. 2,582.09, Udgifterne til Kr. 4,387.75; heraf var i Pension udbetalt Kr. 4,167.50. Aarsregnskabet viste saaledes et Underskud af Kr. 1,805.66.

Kassen ejede d. 31. December 1906 Kr. 36,443.51 og den 31. December 1907 ejede den Kr. 34,637.85.

Marstal Skipperforening

har i Følge »Æro Avis« afholdt sin aarlige Generalforsamling d. 24. ds.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes i Stedet for Skibsførerne Chr. Bager og M. Weber, der ikke ønskede Genvalg, Skibsreder Erik Boye og Kapt. R. Bager. Revisorerne genvalgtes.

Pensionen for 1908 fastsattes til 40 Kr. Efter at forskellige lokale Forhold havde været til Behandling, gav Formanden, Mægler Alb. E. Boye en Oversigt over de Sager som i Aarets Løb havde været for i Bestyrelsen, herunder Spørgsmaalet om Manglen paa Styrmand og om den fremtidige Ordning af Navigationsvæsnct.

Endelig diskuteredes Spørgsmaalet om Ønskeligheden af, at der blev oprettet et dansk Vicekonsulat i Senegal, hvilken Tanke fandt Støtte hos Generalforsamlingen.

Fra Sø og Land.

Blandt Kedelbeklædninger synes Taylor's Tynos aftagelige Patent-Asbestmadrasser at have vundet betydelig Udbredelse ikke blot i britiske Skibe men ogsaa paa Kontinentet. Vi finder dem saaledes anvendt i stor Udstrækning hos en Række kendte tyske Rederier, deriblandt Det tysk-australske Dampskibsselskab, Lovant Linien, Flønsborg Dampskibsselskab af 1869 og navnlig det store Bremersekskab »Hansa«, der i en Række af Aar synes at have indført denne Kedelbeklædning paa samtlige Nybygninger. I danske Rederier har Systemet vundet Indpas bl. a. hos Det forenede Dampskibsselskab, Dampskibsselskabet Øresund og nu for nylig i Svitzers Bjergningsentreprise.

Asbestmadrasserne fremstilles i bekvemme Størrelser, de fornødne Jærndeile er galvaniserede og af ringe Vægt, og naar de enkelte Stykker er samlet og paa Plads, slutter det hele tæt om Kedlen. Saavel hele Isoleringen, der er fuldstændig brandfri, som enkelte Dele deraf er lette at fjerne, naar Eltersyn eller andre Aarsager gør dette fornødent, og lader sig atter uden større Ulejlighed paany anbringe.

Ved Henvendelse paa kompetent Sted har vi faaet Vished for, at Firmaets Arbejde virkelig betegner et væsentligt Fremskridt paa dette Omraade og saaledes spiller en Rolle for Skibets Økonomi.

De nu afsluttede Maskinisteksaminer ved Orlogsværftet er i Folge Meddelelse fra Eksaminationskommissionens Formand forløbet saaledes:

Til Maskinpasserproven indstillede sig 15, hvoraf bestod 13. Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 99, hvoraf bestod 69. Til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprobe indstillede sig i Maskinagene 10, hvoraf bestod 8, i Hjælpefagene 3, hvoraf bestod 3, og i alle Fagene 40, hvoraf bestod 30. Til Tillægsproven i Elektroteknik indstillede sig 50, hvoraf bestod 25.

Marineministeriet har ansat flv. Lods ved Frederikshavn Lodseri H. C. N. Skjoldborg som Lødsoldermand ved Randers Fjords Lodseri.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i November Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 810 Havarier mod 799 i samme Maaned 1906, deraf 615 Dampskibe og 195 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 236, Sammenstød 268, Anløbning af Nodhavn 63, Maskinskade 57, beskadiget af Ild 36, af haardt Vejr 110, forskellige Aarsager 35, kæntret 1, sunket 2, forladt 2. Ialt 68 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 96 samme Maaned 1906, deraf 20 Dampskibe og 48 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 36, Sammenstød 8, Maskinskade 1, beskadiget af Ild 5, forsvundet 3, sunket 8, forladt 5, kondemneret 2.

Dagny, Dpsk. af Esbjerg, der, som meddelt, kom paa Grund ved Asnæs, er med Assistance atter kommet flot og indbragt til Kalundborg Havn, hvor det er blevet forelobig repareret af Dykker for at kunne bringes til Kiel for endelig Reparation.

Ronaldo, Dpsk. af Hull, paa Rejsen fra Libau til England, er d. 25. ds. grundstødt paa Holløndergrunden. Skibet har Assistance.

Høneborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Windau til Ghent med Stykgods, har været i Drift i Isen og mistet et Par Skruerblade. Skibet, der er ankommet her paa Reden, gaar i Dok og reparerer.

Heinrich Roberto, Dpsk. af Windau, kom d. 26. ds. paa Grund paa Saltholmen; er med Assistance atter kommet flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Moders Minde, Fiskekutter af Kjerstemunde, paa Rejse til Kjøbenhavn med en Ladning levende Torsk, kom paa Grund paa Bredmanskage d. 25. ds. Skibet har Assistance.

Fulton, Dpsk. af Kjøbenhavn, maatte d. 27. ds. paa Rejsen fra Ghent til Østersøen med Fosfat returnere til Ghent i læk Tilstand efter Kollision med en Bro ved Terueuzen; maa losse og gaa i Dok for Reparation.

Doris, Skonnert af Svendborg, har ikke, som meddelt i vort Nr. 33, været paa Grund ved West Hartlepool, men har faaet en Braudsø over agter, som skubbede Hytten og knuste Rattet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 18. Januar fandt hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft Afløbning Sted af en ny Fragt- og Passagerdamper. Skibet, der fik Navn »Mahidol«, er bygget for Regningen A/S Det Østasiatiske Kompagni og bestemt til Fart paa Bangkokkysten.

3/m. Skonnert »Skjold« af Marstal, er af Rederiet solgt til Cimbritshavn i Sverig. Købesummen for Skonnerten, der maalet 246 Brutto Tons og er bygget af Eg i Marstal 1884, er 14,500 Kr. Skibet er for Tiden beliggende i Nakskov.

(»Æro Avis«.)

Skipper Christen Christensen, Ommel, har, i Folge »Æro Avis«, solgt den ham tilhørende Dæksbaad »Haabet«, der maalet 5,77 Tons, til Styrmand N. L. Jensen, Strynø, for 2,000 Kr. Overtagelsen sker straks.

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. (Sluttet 28. Jan.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 26. ds. fra Windau. — Alexandra, Rabe, afg. Kristiania 24. ds. til Boston. — Algarve, Borries, afg. herfra 27. ds. til London. — Anglo Dane, Wieneko, ank. Danzig 27. ds. herfra. — A. N. Hanson, Paaske, ank. hertil 19. ds. fra Newcastle. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 27. ds. fra Valencia. — Arkausas, Petersen, afg. New York 22. ds. til Kristiania. — Aruo, Strubberg, afg. herfra 25. ds. til Riga. — Aurora, Fischer, p. Brunsbüttel 28. ds. for Reval. — Baron Stjernblad, ank. Antwerpen 27. ds. fra Libau. — Beira, Lunge, afg. Tarragona 27. ds. til Denia. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Baltischport 27. ds. for Reval. — Christian IX, Müller, ank. Königsberg 21. ds. fra Danzig. — Dagmar, Bogvad, p. Gibraltar 24. ds. for Genua. — Douro, Mortensen, ank. hertil 25. ds. fra Lissabon. — Ferrara, Sinclair, ank. Liverpool 23. ds. fra Manchester. — Florida, Andersen, ank. hertil 25. ds. fra Kristiania. — Fredrik, Thomsen, ank. London 20. ds. herfra. — Garonne, Kromann, dokker her. — Georgios I, Sørensen, p. Hottenu 27. ds. for Libau. — Hellig Olav, Holst, laster her. — Hengest, Munch, ank. Libau 25. ds. herfra. — Hjeltn, Sørensen, ank. Nykjøbing F. 27. ds. fra Stettin. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 24. ds. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. Reval 24. ds. til Ghent. — Kasan, Hansen, ank. London 24. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 26. ds. til Kristiania. — Kiev, Jørgensen, afg. Dunkerque 28. ds. hertil. — Kursk, Kaun,

ank. Hull 23. ds. fra Königsberg. — Leopold II, Rasmussen, p. Brunsbüttel 28. ds. for Hull. — Louise, Kruse, ank. Blyth 27. ds. fra Ghent. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 14. ds. til Boston. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Boston 13. ds. hertil. — Moskow, Nielsen, afg. herfra 24. ds. til Rouen. — Nicolai II, Kaas, afg. Kristiania 4. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Sonne, ank. Antwerpen 27. ds. herfra. — Nordjylland, Kragh, ank. London 27. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisonette, ank. Tunis 27. ds. fra Havre. — Omsk, Jønsen, ank. Libau 25. ds. fra Windau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 18. ds. til New York. — Pennsylvania, Gotse, p. Dartmouth 25. ds. hertil. — Perm, Christensen, ank. Libau 24. ds. herfra. — Pregel, Harder, afg. Libau 25. ds. til London. — Ribernhus, Bønnelykke, ank. hertil 27. ds. fra Libau. — Rogaland, Andersen, ank. Stettin 23. ds. herfra. — Saga, Wiborg, p. Holtenu 28. ds. hertil. — Saxo, Larsen, afg. Stockholm 28. ds. til Danzig. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 3. ds. fra Swansea. — Tiber, Beck, ank. Bordeaux 18. ds. fra Cadiz. — United States, Wulff, ank. hertil 18. ds. fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, dokker her. — Vendsyssel, Jacobsen, p. Brunsbüttel 26. ds. for London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Pensacola 16. ds. til Dunkerque. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 15. ds. til London. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 8. ds. til Conception. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Savannah 8. ds. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Genua 9. ds. til Pensacola. — Excellence Pleske, Brandt, afg. Newport 20. ds. til Port Said. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Civita Vecchia 21. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 20. ds. til Salerno. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 27. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. I. N. Madvig, Schjodt, afg. Korsør 27. ds. — Hamlet, Reese, afg. Königsberg 23. ds. — Helga, Paulsen, afg. Windau 25. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. Rotterdam 25. ds.

Heimdal. Anne, Leth, ank. Granton 24. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Tunis 28. ds. — Martha, Christensen, ank. Barcelona 27. ds. — Elua, Rathje, afg. Oran 25. ds. — Therese, Larsen, ank. Cette 22. ds. — Simon, Olsen, afg. Fleetwood 25. ds. — Jeanne, Løfler, afg. Alicante 25. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Carthage 28. ds. — Vera, Riso, afg. Cette 28. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Esbjerg 27. ds. — Nancy, Nielsen, ank. Bremerhaven 27. ds. — Nautik, Nielsen, afg. Rouen 22. ds. til Oporto. — Nordsoen, Gram, ank. Rouen 26. ds. — Nexos, Basse, ank. Esbjerg 27. ds. — Ellou, Hansen, ank. Esbjerg 26. ds. — Fylla, Christensen, afg. Reval 27. ds. til Danzig. — Gerda, Iversen, afg. Geole 26. ds. til Odense. — Hebe, Pedersen, ank. Danzig 27. ds. — Cito, Thøgersen, afg. Brake 25. ds. til Grimsby. — Napoli, Briveh, pass. Ouessant 25. ds. til Middlesbro. — Bodil, Larsen, afg. Marseille 24. ds. til Malmø. — Dagmar, Mathiasen, afg. Swansea 25. ds. til Neufahrwasser. — Nerma, Nielsen, ank. Newcastle 27. ds. — Alfa, Lauritsen, afg. Newcastle 27. ds. til Boston.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Kjøbenhavn. — London, Bom, ligger i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Lübeck 27. ds. — Bryssel, Bocck-Hansen, ligger i Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 20. ds. — Wien, Brinck, ligger i Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, afg. Dunston 28. ds. til Kjøbenhavn.

Jylland. Karen, Uldall, ank. Tonny-Charente 24. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Aviles 20. ds. — Alexy, Lorentzen, afg. Sunderland 21. ds. til Nizza. — Dagny, Fischer, ank. Kiel 26. ds. — Mary, Clausen, ank. Hango 27. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. Middlesbro 23. ds. — Carlonia, Mathiasen, ank. Königsberg 25. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rouen 26. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Danzig 27. ds. — Brattingsborg, Suenon, ank. Hull 27. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. Stettin 28. ds. — Fredensborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 25. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Spezia 10. ds. — Jomsborg, Jepsen, ank. Huelva 25. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Rosario 10. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Newport 25. ds. — Stegelborg, Lund, ank. Göteborg 23. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. Windau 28. ds. — Soborg, Hansen, afg. Methil 25. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Windau 26. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, ank. Ghent 27. ds. — Marsolisborg, Andersen, afg. Novorossisk 16. Decbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Grimsby 22. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Huelva 20. ds. — Ulfsborg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 24. ds.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Stettin 24. ds. — Aggersborg, Jørgensen, afg. Aarhus 25. ds. — Jøgersborg, Larsen,

ank. Huelva 19. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. Aalborg 23. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 28. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 24. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Bayonne 25. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afg. Bordeaux 27. ds.

Det asiatiske Kompagni. Samui, Dahlenborg, afg. Suez 25. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 26. ds. — Cathay, Jensen, pass. Perim 21. ds. — Bintaug, Gabe, ank. Bangkok 20. ds. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Bangkok 9. ds. — Siam, Cortsen, ank. Saigon 27. ds. — Sibirion, Madsen, afg. Tjilatjap 12. ds. — Birma, Prahl, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 18. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27. ds. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 23. ds. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 17. ds. til St. Thomas.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Cardiff 25. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Frederikshavn 25. ds. — G. Koch, Jørgensen, afg. fra Lissabon 21. ds.

Holm & Wonsild. Clara, Magloby, ank. Aalborg 27. ds. — Erik, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 25. ds. til Bouess. — Axel, Christensen, afg. Hull 25. ds. til Kjøbenhavn. — Hugo, Steen, ank. Grimsby 25. ds. — Absalon, Grau, ank. Blyth 23. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Blyth 25. ds. — Angautyr, Holm, afg. London 24. ds. til Newport. — Bogatyr, Nielsen, ank. Catania 24. ds. — Voratyr, Villadsen, afg. Odense 24. ds. til Blyth.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 26. ds. — Helene, Sørensen, afg. Kiel 25. ds. til Blyth. — Agnete, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Hermia, Hansen, afg. Kiel 28. ds. til Methil. — Alice, Schult, ank. Kiel 27. ds. — Borholm, Abrahamson, ank. Kiel 26. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Bermuda 28. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Marseille 23. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Ghent 24. ds. — Urania, Clausen, ank. Aarhus 31. Decbr. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 21. ds.

Nordseen. Nordland, Møller, ank. Aarhus 23. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Flensborg 18. ds. — England, Andersen, ank. Esbjerg 23. ds. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 29. Decbr. — Rusland, Madsen, afg. Antwerpen 28. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, afg. Kjøbenhavn 27. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Kjøbenhavn 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, ank. Huelva 25. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 9. ds. — Frankrig, Friis, ank. Howdon Dock 24. ds. — Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 25. ds.

Frem. Ansta, Bagger, afg. Methil 21. ds. til Neufahrwasser. — Vera, Thing, afg. Bouess 25. ds. til Libau. — Freja, Nielsen, ank. Landskrona 25. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Rügenwalde 24. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. Neustadt 27. ds. til Ahus. Tor, Hürstedt, ank. Norrköping 27. ds.

H. Kirschner. Fulton, Jørgensen, ank. Ghent 26. ds. — Washington, Nielsen, afg. Newcastle 26. ds. til Kjøbenhavn. — Newton, Andersen, ank. Ghent 28. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Stanton, Svendsen, afg. Oporto 30. ds. til Newport.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Bordeaux 22. ds. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 29. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, ank. Pernambuco 28. ds. — Urda, Jacobsen, afg. Cadiz 21. ds. til Rio Grande. — Ætva, Andersen, afg. Aalborg 28. ds. til Mariagerfj.

Svendborg. Valdemar, Rasmussen, ank. Civita Vecchia 19. ds. — Leif, Andersen, ank. Odense Fjord 20. ds. — Jens, Eriksen, ank. South Alfoa 20. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 21. ds. — Ariel, Ravneose, ank. Setubal 20. ds. — Guldborg, Jørgensen, ank. Rudkjøbing 20. ds. — Vera, Jensen, ank. Cuxhaven 20. ds. — Ebenezer, Nielsen, ank. Charlestown 20. ds. — Magnet, Gommesen, ank. Burgstaaken 21. ds. — Galathea, Jensen, ank. Tønsberg 22. ds. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Bouess 22. ds. — Triton, Nielsen, ank. Nykjøbing S. 22. ds. — Concordia, Henriksen, ank. Mullerup 24. ds. — Carl Mørch, Mortensen, ank. Porsgrund 21. ds. — Fortuna, Andersen, ank. Nykjøbing F. 23. ds. — Gæa, Petersen, ank. Burgstaaken 26. ds. — Valkyrien, Hansen, ank. Plymouth 24. ds. — Fulvia, Petersen, ank. Newcastle 25. ds. — Alfred, Hansen, ank. Frederikstad 27. ds. — Pallesen, Nielsen, ank. Port Talbot 25. ds. — Kathrine, Hansen, ank. Granville 25. ds.

Æro. H. H. Petersen, Christensen, ank. Svendborg 21. ds. — J. Koefoed, Andersen, ank. Leith Red 21. ds. — Anne,

Schmidt, ank. Kiel 20. ds. — Laura, Jensen, ank. Lissabon 22. ds. — Norden, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 22. ds. — Merkur, Friis, ank. Fowey 22. ds. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, er ankommet til Rudkjøbing. — Eden, Petersen, afg. Oporto 13. ds. til Saffi. — Habil, Rasmussen, ank. Rusfique 23. ds. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Valø 24. ds. — Venus, Jensen, ank. Charlestown 21. ds. — Nancy, Nielsen, er den 24. ds. ankommen til Vigo (Spanien). — Villi, Andersen, ank. West Hartlepool 26. ds. — Neptun, Jensen, ank. Kjøbenhavn 27. ds. — Harris, Thorsteinsson, ank. Karlshavn 27. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

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). Retninger er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

226. Lystønder udlagt. Graadyb. Nordøen. Lystønderne Faou-Saudene (Jerg), Søren Jessens-Sand og Sandodden er atter udlagt og Vintersømærkerne inddraget.

227. Dybde formindsket. Gaasholm-Løb. Limfjorden. Nordøen. I Gaasholm-Løb har der paa flere Steder fundet en Tilsanding Sted, hvorved Dybden i den N.-lige Del er formindsket; Fartøjer, der ikke kender Dybden i Løbet, bør ikke besejle dette. Den midlertidige Fyrline holdes tændt af Hensyn til Oprensingsarbejderne. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 54. Kjøbenhavn 1908).

228. Taagesignal for Dampfærger. Ørehoved. Falster N.-Kyst. Smaalands-Farvandet. Til Vejledning for Statsbanedriftens Dampfærgeres Besjeling af Ørehoved Havn under Taage, vil der, paa de Tids-punkter, hvor Færgerne ankommer til Havnen, fra en Baad, der roes ud til den midterste Prik ved Landgrunden Ø. for Havnen, blive afgivet Signal med Haaadsirene, samt vist en hvid Lanterne og afbrændt Blus.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

229. Forandring af Fyr. Prickgrundet, Adkubben og Skökubben. Stockholm Skærgaard. Sverrig. Om nogle Dage forandres til Forsøg følgende Fyr saaledes: Prickgrundet skal vise Tre-Blink hver 9. Sek. Adkubben skal vise Et-Blink af 2 Sek. Varighed hver 4. Sek. Skökubben skal vise et Blink hver 1 Sek.

230. Forestaaende Afmærkning. Saltarsfjæden. Norrsundet Ø. Bottniske Bugt. Ved Saltarsfjæden skal udsættes en Stage med Kost. 60° 56' N. Br. 17° 12' Ø. Lgd.

231. Forandring af Fyr udsat. Dornbusch. Hiddensö. Tyskland. Forandringen af Dornbusch Fyr er foreløbig udsat. (Kort Nr. 139, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 125. Kjøbenhavn 1908).

II. Kattegat og Skagerrak.

232. Afmærkning. Älfborgsfjorden. Göteborg Skærgaard. Sverrig. I Foraaret 1908 udsættes følgende Prikker ved N.-Kant af den gravede Rende i Älfborgsfjorden: En Stage med Kost. 57° 41' 8" N. Br. 11° 50' 40" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 57° 41' 16" N. Br. 11° 51' 52" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 57° 41' 23" N. Br. 11° 52' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186).

233. Drivende Tommerflaade. Skagerrak. Forereu af Dampskibet »Hermia« meddeler: Den 21de Januar 1908. 57° 28' N. Br. 9° 20' Ø. Lgd. En Tommerflaade bestaaende af 15 store Bjælkor, tilsyneladende sammenholdte.

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saulænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

234. Skydeøvelser. Cuxhaven. Elben. Tyskland. Fra 2den April til 10de Juni 1908 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien Tonde M—9 eller Tonde J—Fyrskib »Elbe IV«—Tonde 7, mod S. af Linien Altenbruch Kirke—Tonde 17, og er, naar der skydes, spærret for al Sejlads. Dampere, der føre Hamburgs Flag og desuden et rodt Flag eller en rød Lanterne over Toplanterne, ligger ude. Anvisninger og Signaler skal ubetinget følges. Naar der skydes, hejsses Flag »B« paa Batteriet Grimmerhorn og Værftet, hvorfra der skydes. Fyrskibet »Elbe V« kan være bortslæbt fra Station.

235. Forestaaende Forandring af Fyr. Krautsand. Elben. Den 15de Februar 1908 slukkes det hvide Pælefyr paa Krautsand Kyst, og et hvidt, fast Fyr tændes i et rodt, sekskantet, 38 m. højt Gittertaarn, som staar 985 m. N. 57° V. fra den gamle Fyrbaake paa Øen. Flammens Højde: 35, m. Det lyser fra N. 30° V. gennem N. og Ø. til S. 39° Ø. Lysevnen fra N. 51° Ø. til S. 39° Ø. er 17, m. i øvrigt 12 Sm. Det røde og hvide Lyfyr bliver uforandret. Samtidig forandres det lave, røde, faste Fyr paa den gamle Krautsand Fyrbaake til et hvidt, fast Fyr. Krautsand Ledefyrline bliver uforandret.

236. Fyrskibe atter udlagt. Elben. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibene »Osteriff« og »Krautsand« atter udlagt.

237. Vrag afmærket. Westgat. Tønde inddraget. Schulpen-gat. Zøegat van Texel. Holland. En spids Vragtonde er udlagt tæt NØ. for den N.-ligste Del af Vraget af Damperen »Turbo«. 52° 55' 36" N. Br. 4° 36' 4" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 a i Schulpengat er inddraget. 52° 57' 8" N. Br. 4° 42' 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131). (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 182. Kjøbenhavn 1908).

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

238. Undervands Klokketønde udlægges. Havre. Frankrig. I Marts 1908 udlægges til Forsøg en hvid, spids Tønde med Undervands Klokke paa Havre Red, e. 1 Kbl. N. for Flojtetønden »Ouest des approches de l'Eclat«. 49° 29' 59" N. Br. 0° 0' 59" Ø. Lgd.

239. Fyr forandret. Lystønde udlagt. Dover. England. Fyrene paa South Breakwater V.-Ende er nu flyttet og Lystønden uden for den udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 191. Kjøbenhavn 1908).

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

240. Dybde paa Grund. Loire. Frankrig. Paa Grunden, som ligger i Loire Muuding, 1, m. Sm. NØ. for Grand Charpeutier, er der nu kun 2 m. Vand. 47° 13' 27" N. Br. 2° 17' 25" V. Lgd.

241. Fyr forandret. San Anton. Coruna. Spanien. San Anton Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 7. Sek.

242. Forandring af Fyr udsat. Cape Ray. Newfoundland SV.-Kyst. Cape Ray Fyr vil først blive forandret til Sommer.

243. Fyr forandret. Souris East. Prince Edwards Island Ø.-Kyst. Souris East Fyr paa Knight Point er forandret til et hvidt Lyfyr, der hver 5. Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Morke 0 Sek., Lyn 0 Sek., Morke 3 Sek., Flammens Højde: 26, m. Synsviddens: 15 Sm. Det lyser Farvandet rundt. Linsapparat af 4de Orden. Fyrtaarnets Højde: 14, m.

244. Fyr tændt. Fourchu Head. Fourchu Inlet S.-Kyst. Cape Breton Island S.-Kyst. Paa Fourchu Head er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 14, m. Synsviddens: 8 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Hvidt, firkantet, 9, m. højt Taarn, der staar 40 m. inden for Hojvandsmærket. 45° 43' 12" N. Br. 60° 14' 0" V. Lgd.

245. Fyr forstærket. Mc Millan Point. Gut of Canso. Cape Breton Island. Det hvide, faste Fyr paa Mc Millan Point (Balache Point) er forstærket. Linsapparat af 5te Orden.

246. Fyrs Karakter. East End. Sable Island. Nova Scotia. East End Fyr paa Sable Island er et Lyfyr, der hver e. 20. Sek. viser To-Lyn og ikke Tre-Lyn. Det viser: Lyn, Morke 3 Sek., Lyn, Morke 15 Sek.

247. Fyr tændt. Harbour Island. Nova Scotia S.-Kyst. Paa Harbour Island NV.-Ende er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 12 Sek., Lys 8 Sek., Morke 4 Sek. Flammens Højde: 11, m. Synsviddens: 11 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Fyret vises fra Taget af et hvidt, firkantet, 10, m. højt Hus med rodt Tag. 45° 8' 35" N. Br. 61° 36' 45" V. Lgd.

248. Lystønde forandret. Old Proprietor. Bay of Fundy. New Brunswick. Fyret paa Old Proprietor Lys- og Flojtetønde er forandret til et hvidt Fyr med hyppige Formørkelser.

249. Vrag borttaget. Broad Sound. Boston Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Vraget af Skonnerten »Phineas H. Gay«, som var sunket i Broad Sound, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

250. Lystønde ombyttet. Southwest Spit. New York Lower Bay. New York. Ved V.-Siden af Southwest Spit er Forsøgs Acetylen Lystønden Nr. 12 atter udlagt og den midlertidige Lystønde inddraget.

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

251. Grund findes ikke. Ensenada Honda. Puerto Rico Ø.-Kyst. 6 m. Grunden, der er angivet at ligge 1 $\frac{1}{2}$ Sm. Ø. for Cahas Island ved Indlobet til Ensenada Honda, er forgæves eftersøgt, og udtaget af Kortene. 18° 13' N. Br. 65° 34' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

252. Fyr i Orden. Morro de San Paulo. Bahia. Brasilien. Morro do San Paulo Fyr er utter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 215. Kjøbenhavn 1908).

253. Fyrs Beliggenhed og Karakter. Porto Seguro. Bahia. Porto Seguro Fyr er et Blinkfyr, der viser to hvide og et rødt Blink, og ligger paa 16° 25' 0" S. Br. 39° 4' 5" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

254. Forestaaende Forandring af Fyr. Scoglio Longo. Proprano. Korsika V.-Kyst. Om kort Tid slukkes det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Molen Scoglio Longo, og der tændes et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 18. Sek., Lys 9 Sek., Mørke 1 Sek., Lys, 3 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 16, m. Lysevnen: 14 Sm. Hvidt, cylindrisk, 16, m. højt Taarn af Sten. 41° 40' 40" N. Br. 8° 53' 56" Ø. Lgd.

255. Tønde udlagt. Fasana Kanal. Istrien. Østerrig-Ungarn. I Fasana Kanal er en Tønde udlagt i 6 m. Vand, 5 Kbl. N. 43° V. fra Fasana Kirke. 44° 56', N. Br. 13° 47', Ø. Lgd.

256. Fyrs Beliggenhed. Cap Sigli. Algier. Cap Sigli Fyr ligger paa 36° 53' 48" N. Br. 4° 45' 59" Ø. Lgd., og ikke som angivet i den franske Fyr-Portegnelse.

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

257. Fyrskibet »Krishna« midlertidig ombyttet. Bay of Bengal. Birma. Fyrskibet »Krishna« er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der hver 45. Sek. viser hvidt Et-Blink af 5 Sek. Varighed. 15° 37', N. Br. 95° 36', Ø. Lgd.

258. Fyr forandret. One Fathom Bank. Malacca Strait. Den 12te Januar 1908 forandres One Fathom Bank Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 15. Sek. viser Fire-Blink. Flammens Højde: 28 m. Synsvidden: 15 Sm. 2° 53' N. Br. 101° 0' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

259. Kystrev. Wokam V.-Kyst. Aros Eilanden. Sumatra S.-Kyst. V. for Tandjoeng Taordefete, paa Wokam V.-Kyst, strækker der sig et 2 Sm. bredt Kystrev, hvorpaa der paa V.-Enden er 6 m. Vand, fra Tandjoeng Taordefete i S. 78° V., og fra Eiland Wammer i S. 1° Ø. 5° 54', S. Br. 134° 14', Ø. Lgd.

260. Sten fundet. Eiland Serak. Straat Berhala. Sumatra Ø.-Kyst. Ø. for Eiland Serak ligger en Sten med 2, m. Vand paa 0° 39', S. Br. 104° 15', Ø. Lgd.

261. Grund fundet. Sau Chan Shan. Li Chang Shan Islands (Elliot Group). Hwang Hai N.-Kyst. China. En lille 1, m. Klippe ligger i 13 m. Vand midt i West Bay, 7 Kbl. S. 29° Ø. fra Toppen af Utini (Black) Rock. 39° 12' 27" N. Br. 122° 39' 53" Ø. Lgd.

262. Fyr tændt. Fusan Harbour. Korea S.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr over et rødt, fast Fyr er tændt i Fusan Harbour paa Yderenden af Pieren ud for det japanske Settlement. Synsvidden: 2 Sm. Flammens Højde: 6, og 5, m. Et elektrisk Lys brænder paa Pierens Inderende. Højden: 9, m. 35° 6' 5" N. Br. 129° 2' 22" Ø. Lgd.

263. Flydende Seminer. Japanske Hav. Ifølge Meddelelse fra det engelske Udenrigsministerium er indtil for kort Tid siden Seminer set og sprængt af Kystfarere mellem Gensan og Vladivostock.

264. Grund fundet. Nino Shima Ø. Hiroschima Wan. Naikai. Japan. En 2, m. Klippegrund ligger 9, Kbl. S. 3° V. fra Nino Shima Ø.-Pynt og i N. 85° V. fra Yakata Ishi Fyrbaake. Der er 4, a 5, m. Vand i indtil $\frac{1}{2}$ Kbl. Afstand fra Grunden. 34° 17' 54" N. Br. 132° 26' 33" Ø. Lgd.

265. Oplysning om Grunde. Hamashima Ko. Honshu S.-Kyst. I Hamashima Ko ligger et 2, m. Rev, Watari Kuromi, 3, Kbl. N. 21° Ø. fra Ko Shima Top, og i S. 77 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Mugi Saki. 34° 14' 26" N. Br. 136° 49' 18" Ø. Lgd. $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 9° Ø. fra Revet er der 3, m. Vand. Et 4 m. Rev, Nishi Kuromi, ligger 3, Kbl. N. 9° Ø. fra Ko Shima Top, og i S. 29 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Mugi Saki. 34° 14' 28" N. Br. 136° 49' 13" Ø. Lgd. Der er 5 m. Vand Ø. Kbl. N. 45° V. fra Revet.

Grunden i Indlobet til Hamashima Ko, hvorpaa Damperen »Yamato Maru« skulde have stødt, findes ikke. 34° 14' 21" N. Br. 136° 49' 24" Ø. Lgd.

266. Klipper fundet. Nii Sima. Japan S.-Kyst. Et lille Rev, Asane, som falder 1 a 2 m. tort, er fundet 2, Sm. S. 44° V. fra Nii

Sima N.-Pynt. 34° 23', N. Br. 139° 15', Ø. Lgd. En 2 m. høj Klippe ligger 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 46° Ø. fra Nii Sima N.-Pynt.

Dzunan eller Southern Islands, indtil To Sima, den N.-ligste Ø i Gruppen, er paa Admiralty Kort aflagt 1 Sm. for Ø.-ligt.

267. Midlertidigt Fyr flyttet. Ishikari. Hokusho V.-Kyst. Ishikari midlertidige Fyr er flyttet til Fyrtaarnet, som er under Ombygning. 43° 16' N. Br. 141° 21' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

268. Karantænebestemmelser. Italien. — Konstantinopel og Havnene ved Bosporus 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.	Tyskland:
R 36	Ostsee, deutsche Küste. Mecklenburger Bucht. 2 Blade (med 2 Planer). 1:100,000. Hvert Blad 2,40 M.
R 31	Ostsee, deutsche Küste. Fehmarn Sund (med 2 Planer). 1:50,000. 3,10 M.
R 134	Westküste von Afrika. Küste von Kamerun von der Kamerun-bis zur Njongsungdung (med 1 Plan). 1:100,000. 2,40 M.

INDHOLD:

Kjøbenhavns Frihavn. — Kjøbenhavn, d. 30. Januar 1908. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Febrnar Maaned. — Hvilke er Skibsførernes store Opgaver? — Svenske Styrmandshyrer i Dampskibe. — Hovmesterens Stilling om Bord. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nyheder. Køb og Selg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3. hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

A V E R T I S S E M E N T S P R I S .

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange
	10% 20% 30% 40%

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6885. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hæegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Jan. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	92 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ¹ / ₄	92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Danmark.....		69 ³ / ₄	71
Norden.....		88	89 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....		63	64
Carl.....		86	88
Dannebrog.....		85	87
Skjold.....	63	63 ¹ / ₄	64
Urania.....	53 ³ / ₄ — ¹ / ₂	53 ¹ / ₄	54 ¹ / ₂
Union.....		86	87
Dampsk. af 1896.....		82 ³ / ₄	84
Hejmdal.....		93 ¹ / ₂	101
Østasiatiske.....	131 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordseen.....		—	—
Gorm.....	90	89 ¹ / ₂	92
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugaer-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	76—76 ³ / ₄	76	76 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	95 ³ / ₄	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		84	86
4 % — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	92
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		—	—
4 % — — 7. — ..		92	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 9. — ..		91 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	154 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	154 ¹ / ₄	154 ¹ / ₂
Privatbank.....	124	123 ³ / ₄	124
Landmandsbank.....	135 ¹ / ₄ —135	135	135 ¹ / ₂
Handelsbank.....	111—140 ³ / ₄	140 ¹ / ₂	141
Grundejerbank.....	96—94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄	95
Burm. & Wain.....	76 ¹ / ₄ —75 ³ / ₄	75 ³ / ₄	76
Helsingørs Jærnsk.....		96	98 ³ / ₄
Sukkerfabr.....	197—196 ³ / ₄	197 ³ / ₄	199
Bryggeri Aktier.....	137	139	139 ¹ / ₂

Vekselkurs d. 28. Januar 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.29	18.25
Paris.....	72.75	—
Amsterdam.....	151.60	—
Wien.....	78.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Januar 1908.

Russiske Noter.....	214.50
4 % Russiske Consols.....	80.70
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	72.90
5 % Mexikanske 1899.....	101.70
5 % Rumænske Stats.....	101.00
4 % — — 1890.....	92.25

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

„Foren. Dampsk.“ 54,000, „Norden“ 10,000, „Kbhvn.“ 30,000, „Dannebrog“ 8,000, „Gorm“ 2,000, „Urania“ 6,000, „Hejmdal“ 4,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 188,000, „Østas. Komp.“ 132,000, „Danmark“ 12,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 2,000, „Neptun“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

at

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Galease til Salg,

27 Reg.-Tons, 65 Tons dw., nu gennemgaaet stor Reparation, ny Sejl etc., kan i kort Tid faas til Købs hos

Fr. Langermann & Co.
Aarhus.

Galease

„Enigheden“, 39,97 Netto Reg.-Tons, 85 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til

J. H. Petersen
Lærkegade, Marstal

Belgier,

22¹/₂ Aar. talende flydende Engelsk, Tysk, Fransk, Norsk og Hollandsk, 4 Aars Erfaring i Skibsmæglerbranchen, søger Stilling i Danmark. Billet. Mrk.: „156“, modtager Bladets Kontor.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Landbrugslofteriet

trækkes den 5., 6. og 7. Februar.

Sidste Fornyelsesdag 3. Februar.

LANDMANDSBANKEN

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse: Copensuro

Telefon-Nr. 42

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6.

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.

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

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

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

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpse, Nyhavn 23.

Telf. 1880. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GIJRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1850
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søesager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 25, ved Havnen.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampaktsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmald“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gærrebyhøved.
Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvhandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 12

Telf. 12

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmans vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa

ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.



Bidrag til Sømandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kaaseren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

AXEL LUND

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

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Prøv engang ufortødt 18 Kr.
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

**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.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

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

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

Bugsærselskabet udfører Bugsæringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

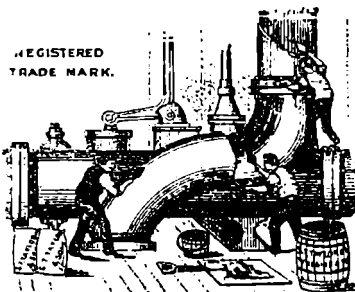
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmaterier
af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreækvipering.

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

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Februar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Enceforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver - Bitumen Palat
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 6492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
 København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophaltningsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet 6282. Maskiofabr. H 1431. Sekretariatet H 1036.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Anne Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

til
 Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Otto Monsteds
Margarine

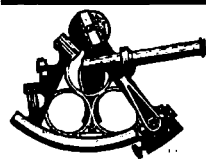
Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff», — »CHANNEL, Barry», — »CHANNEL, Newport», — »CHANNEL, Sharpness».

These Works are now installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

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

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelser, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon Tagensvej 92 **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Telegr.-Adr.: „Motordan”

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.

Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftf.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas” til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faae hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn

og
Sigurdsen, Nordby, Fanø

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Den til den forulykkede Skip-
per Grønhøj oprindelig be-
stemte under Bygning værende
Skonnert er til Salg. Den bli-
ver c. 55 Tons Brutto og byg-
ges under fransk Veritas høje-
ste Klasse, den kan leveres
færdig sidst i April.

Den rigges som for og
agter Skonnert og kan beses
naar som helst. Dækket er
lagt.

Frederikshavn, den 20. Ja-
nuar 1908.

N. Olsen,
Skibsbygmester.

Skonnert

„Pauline” 27,98 Tons, laster
60 Tons dw., er til Salg ved
Henvendelse til

H. P. Jørgensen,
Prindsegaden, Marstal.



DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESKAB 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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarat”.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernerkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Pøllges Boghandel.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egeønvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olieøj

Cand. pharm. Johan Harrsen
Kastrup Værk, Amager.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6; 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 3—3.

Berg & Larsen

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

Palle Sørensens Eftf.
Selvtorvet 4.
Telf. Øbro 1516 y.

Lager af Uhr, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Galease til Salg,

27 Reg.-Tons, 65 Tons dw.,
nu gennemgaaet stor Repara-
tion, ny Sejl etc., kan i kort
Tid faas til Købs hos

Fr. Langermann & Co.
Aarhus.

Plads som Skibsfører

soeges af en Mand paa 30 Aar,
med Fiskeskipper Eksamen.
Henvendelse til

Skibshandler Chr. Laursen,
Randers.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibsreder Ad. Carl.



Endnu for en Uge siden vidste de fleste af os, hvem den daglige Gerning saa ofte bragte i Berøring med ham, vel, at Adolf Carl var syg, men vi mente at have Grund til at tro, at han om faa Dage atter vilde være at finde paa den vante Plads ved Skrivebordet, hvorfra han ledede sin omfattende Virksomhed. — Og i Forgaars blev han begravet.

Forrige Søndag kom Carl tilbage fra en Forretningsrejse i England, maatte gaa til Sengs paa Grund af en ondartet Forkølelse, der i Løbet af et Par Dage gik over til Lungebetændelse, og allerede Fredag Aften, den sidste Dag i Januar, afgik han ved Døden.

Ad. Carl var født d. 15. Marts 1848 og blev saaledes kun knap 60 Aar gammel. Han overtog efter Faderen, Skibsreder, Kaptajn L. H. Carl, Ledelsen af de Carlske Dampskibsselskaber, hvis Stilling han i Aarenes Løb bidrog væsentligt til at befæste, og jævnsides med dette Arbejde, under hvilket han vandt den Tillid blandt sine Kolleger, som bragte ham paa Formandspladsen i Dansk Dampskibsrederiforening tog Adolf Carl virksom Del i forskellige andre Foretagender og knyttedes til en Række af Institutioner, der kom til at nyde godt af hans Evner og repræsentative Egenskaber.

Den 1. Maj 1907 valgtes Carl til Formand for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, efter at Alderen havde tvunget D. Torm til at søge Hvile, og nogen let Arv var denne Formandspost visselig ikke. Ved et saare energisk Arbejde og for en Del støttet af de politiske Konjunkturer havde Torm, om ikke skabt selve Fællesrepræsentationen, saa dog skabt dens faste Position saavel indadtil som overfor Lovgivnings- og Regeringsmyndigheder, og Opretholdelsen og Udvidelsen af dette Værn for Skibsfartens Interesser — den betydeligste Post, som den samlede danske Skibsfart overhovedet raader over — lagde man fortrøstningsfuldt i Adolf Carls Hænder. Paa hans Virksomhed skulde det væsentligt bero, om Fællesrepræsentationen

skulde bevare sin Anerkendelse og sin Respekt fra begge Sider.

Naturligvis kan ingen Dom fældes over Adolf Carls Virksomhed paa dette Omraade paa Grundlag af de tre Fjerdingaar, der er hengaaet, men saameget kan dog siges, at hvor kort end det Tidsrum var, i hvilket Carl fik Lejlighed til at virke, saa bar det dog Vidne om Udvikling og ikke om Stilstand. Vel kan man maaske — ikke helt med Urette vilde vi mene — bebrejde Carl en lovlig vidtdreven Estergivenhed paa enkelte Punkter, men disse har, os bekendt, aldrig egentlig berørt Fællesrepræsentationen, og vi har tværtimod Grund til at tro, at det ingenlunde skortede Carl paa Fasthed i hans Syn paa Løsningen af de foreliggende betydelige Op-gaver.

Videst kendt blev Adolf Carl imidlertid som den første Præsident for The Baltic and White Sea Conference. Her er ikke blot Tale om noget paa-begyndt, men om et fortsat og storslaaet Arbejde, til hvilket Carl har haft den Lykke at se sit Navn knyttet i den nøjeste Forbindelse — og ikke med Urette. En og anden vil maaske hertil sige, at blot den tilfældige Omstændighed, at Carl var Formand i Dampskibsrederiforeningen, da Konferencen blev dannet, salte ham i Spidsen for den internationale Kæmpeorganisation, hvis Betydning ingen længer drister sig til at underkende. Og for saa vidt er dette naturligvis rigtigt. Men for det første var det ingenlunde nogen Tilfældighed, at Carl var Formand i de danske Dampskibsrederes Organisation, og for det andet havde han Fremsyn nok til paa et meget tidligt Stadium at lade Dampskibsrederiforeningen tage Affære og yde Husly for den internationale Bevægelse, i hvilken Konferencen kom til Verden.

Hertil kommer yderligere, at Carl efter Konferencens Dannelse i høj Grad har bidraget til at lede dens Arbejde ind i de Spor, der har vist sig at være af størst Betydning for det internationale Samvirke.

Ved Adolf Carls Død er mange Pladser uventet blevet tomme, thi mange Traade løb sammen i hans Haand, og det vil ikke falde lige let at faa alle disse udfyldt paany. Adolf Carl havde mange Venner, og Budskabet om den livskraftige Mands Bortgang

er bleven modtaget med Sorg og Deltagelse i vide Kredse.

Bestyrelsen for Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende* beklager i Adolf Carl at have mistet sin mangeaarige Formand.

Kjøbenhavns Frihavn.

(Sluttet.)

Toldbodforhold.

I og for sig kunde man vel med nogen Grund erklære Frihavnens Toldbodforhold for at være Skibsfarten uvedkommende, og naar Spørgmaalet medtages her, er det da ogsaa til Dels for en Fuldstændigheds Skyld. Vi siger med Vilje til Dels, thi i Virkeligheden er Vejen til et, om end indirekte, Interesseforhold ikke lang. Hvis nemlig Toldbodforholdene i Frihavnen er af en saadan Art, at Modtagere af denne Grund maatte bestræbe sig for at dirigere Skibe til den gamle Havn, da kan Skibsfarten ikke længer med Rette kaldes uinteresseret. At et saadant Tilfælde forholdsvis let kan indtræde, vil fremgaa af det følgende.

I nær Sammenhæng med Toldbodforholdene staar Hovedindkørslen til Frihavnen, idet denne findes ved Frihavnens egentlige Toldbod, og der er blot saa meget mere Grund til at omtale denne Passage straks, som den ved sine minimale Dimensioner har en meget uheldig Indflydelse paa Forholdene. Kommer man fra søndre Frihavsvej, har man en Toldvagsbygning paa højre Side af Indkørslen, og udenfor denne Toldvagt findes en Brovægt. For et Par Aar siden byggedes endnu en Vægt lidt længere tilbage, men da disse Vægte ligger paa samme Side af Gaden og i Linie med hinanden, er det givet, at de Vogne, der kører ind for Vejning, kommer uklar med dem, som skal vejes ud, samtidig med at den fri Ind- og Udkørsel af Gods krydses og sinkes. Hertil kommer yderligere, at Rangersporet for Udkørslen til Statsbanernes Terræn løber tværs paa Hovedindkørslen i umiddelbar Nærhed, og selv om Rangeringen saavidt mulig foretages Morgen, Middag og Aften, kan det dog ikke undgaas, at dette Forhold ofte bevirker kedelige Afbrydelser saavel i Trafikken ud og ind i Frihavnen som i Tilkørslen til Toldboden, der ligger paa venstre Side af Indkørslen.

Toldbodforholdene kan kun siges at være meget utilfredsstillende, og dette er maaske endog et mildt Udtryk for de herskende Tilstande. Aarsagen hertil ligger ret nær. Toldboden er bygget allfor lille, og Pladsen, den ligger paa, tillader næppe nogen betydelig Udvidelse. Det skulde da være, at hele den underste Etage blev taget ind til Vejerbod og Toldkontorerne flyttet op paa 1ste Sal, hvor nu Toldinspektoren har sin Lejlighed, eller ogsaa at en Bygning til Kontorerne blev opført paa den anden Side af Vejen, men samtidig maatte selve Indkørselsforholdene omreguleres, og store Brovægte anlægges, thi den Tid lader vel næppe længe vente paa sig, da Lastautomobiler vil blive anvendt i stor Udstrækning. Allerede nu har et stort kjøbenhavnsk Firma (Glud & Marstrand) anskaffet et saadant, som det er forbundet med Vanskeligheder at faa vejet.

Ganske vist er der Forbindelse med den gamle Toldbod, og Gods kan forsendes dertil og blive behandlet der, men hvem skal betale Transporten? Ja, har Folk travlt med at faa deres Varer hjem, hænder

det, at de foretrækker disse Ekstraudgifter fremfor at vente 2 à 3 Dage, inden de kan faa deres Gods gennem Frihavstoldboden, men disse Forhold bevirker selvfølgelig, at en og anden Modtager ønsker Godset leveret paa Kjøbenhavns Toldbod, hvilket naturligvis ikke er i Redernes Interesse, samtidig med, at Folk alligevel ikke faar deres Varer saa hurtigt, som hvis Toldbodforholdene i Frihavnen var, hvad de burde være. Vi har ikke netop Beviserne liggende for os, for at et saadant Krav har været stillet, men Sandsynligheden taler derfor, og man tør i alt Fald slet ikke afvise den Mulighed, at adskillige Modtagere en skønne Dag vilde finde paa at kræve Godset leveres paa Kjøbenhavns Toldbod tilført deres Konnossementer.

Som nævnt i vor forrige Artikel findes der imidlertid endnu en Frihavstoldbod nemlig i Manufakturhuset, og der vil maaske være dem, der mener, at man jo kan benytte den, naar den anden er optaget. Selvfølgelig benyttes den og det i saa stor Udstrækning som muligt, men da den er meget lille, og Lejerne i Manufakturhuset tilmed har Fortrinsret til den, saa forslaar den kun lidt, og Folk, som har med Toldklarering at gøre, er med god Grund utilfredse over at skulle løbe fra en Toldbod til en anden.

Allerede under Omtalen af Pakhusforholdene paa Østmolen blev det imidlertid anført, at der mellem de under Opførelse værende Skur II og III og Pakhus I vistnok var reserveret Plads til en Toldbod til med Udkørsel under Langelinies Promenade til Indlandskajen, men selv om denne Toldbod kommer, saa vil det dog tage Tid, inden den bliver færdig. Trangen til forbedrede Forhold paa dette Omraade har allerede været altfor længe og er vel i Virkeligheden saa stor, at det strængt taget slet ikke vilde være uberegtiget, om man søgte Udvej for en midlertidig Løsning af Spørgsmaalet. Ved Rigsdagsbehandlingen forrige Aar af Frihavnsplanen blev det forøvrigt erkendt — vistnok fra Regeringens Side — at en Udvidelse af Frihavnens Toldbodforhold var en uomgængelig Nødvendighed, og Opførelsen af en Toldbod i Overensstemmelse med det Projekt, som her er draget frem, er da ogsaa netop et Led i Frihavnselskabets Plan over Havneterrænets Bebyggelse.

At en saadan Toldbod vil lette Byrden betydeligt for Hovedtoldboden er givet; den vil optage Godset fra den udstrakte Østmole og eventuelt Østre Sydkaj. Rigtig nok kommer saa hertil Ubehagelighederne ved at have tre Steder, men det bliver dog i hvert Fatd langt bedre, end det er nu. Idealet vilde selvfølgelig være én stor velindrettet Toldbod.

I Dagspressen har vi set ret hæftige Angreb paa Frihavnsdirektionen for de nuværende uheldige Toldbodforhold, men det forekommer os, at meget tyder paa, at Skylden maa lægges andet Steds. At dømme efter

de Udtalelser vi har hørt, synes det i alle Tilfælde ikke, som om Toldvæsnet interesserer sig i nogen nævneværdig Grad for Indførelsen af Reformen hverken i den ene eller den anden Retning.

Er det i Grunden mærkeligt, om en og anden foretrækker at faa sit Gods i den gamle Havn fremfor i Frihavnen? Pladsen paa Toldboden er som ovenfor anført mer end kneben, den Tid i hvilken Godset kan behandles er yderst kort, i Vintermaanederne — for Tiden fra 9 Fm. til 3 Em. — og Behandlingen foregaar langsomt eller for at bruge et Udtryk, vi ofte saa under Toldlovsdebatten, »samvittighedsfuldt«, endog ganske utroligt »samvittighedsfuldt« hvad angaar Udstedelsen af Toldkvitteringer og Toldbreve i Oppebørselskontoret. Hertil kommer, at hvis Folk tror, at de kan faa deres Gods til, end sige gennem Toldboden fra 9 Fm. til 3 Em., saa tager de fejl, thi ofte stopper Toldboden længe forinden Udløbet af dette Tidsrum og melder Perronen fuld. Og saa indtræffer endda hyppigt det Tilfælde, som maaske er allermost uheldigt, nemlig at en Del af et Parti Gods ligger paa Toldboden og ikke kan blive eller ønskes at blive behandlet, da Resten ligger i et eller andet Pakhus i Frihavnen.

Vi maa oprigtigt ønske for Frihavnen, at dens Bestræbelser for at skaffe gode og praktiske Toldbodforhold maa blive kronet med Held, saa at Frihavnen ogsaa paa dette Omraade kan blive, hvad den bør være, nemlig en Havn hvor alt ekspederes hurtigt — det være sig Gods til Omladning, til Indlandsforsendelse eller lokalt Gods.

Og at Toldetaten vil yde sin loyale Støtte hertil.

Ekspeditionsforhold.

Om Ekspeditionsforholdene i Frihavnen er i Grunden kun det at sige, at de gennemgaaende er særdeles gode. Det hele er ordnet paa en praktisk og bekvem Maade.

Naturligvis er det nødvendigt, at der ved saa stor en Forretning som Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab er taget tilbørligt Hensyn til, at det System der anvendes, skal sikre saa vel Rederne og Modtagerne som Frihavnselskabet selv mod Fejltagelser. At saadanne vil indtræffe indenfor enhver stor Forretning trods alle Forsigtighedsregler er paa Forhaand givet, men saa vidt vi har bragt i Erfaring, er de Fejltagelser, som forekommer indenfor Frihavnen for lidet at regne, naar man tager i Betragtning hvilke enorme Godsmængder, der aarlig passerer Frihavnen.

I Hovedkontorbygningen findes de forskellige Kontorer, som vedrører Ekspeditionen, nemlig:

Overforvalterens Kontor, hvorunder henhører alt Arbejdet i Skibene og Pakhusene,

Ekspeditionskontoret for Stykgods,

Ekspeditionskontoret for Korn- og Foderstoffer og

Ekspeditionskontoret for Bapen.

Som Underafdelinger af disse Hovedkontorer findes Forvalter- eller Ekspeditionskontorer forskellige Steder langs Havnen, der i denne Henseende er inddelt i Distrikter, nemlig;

I Pakhus I, som omfatter Skur II, III og IV, i Langelinieskuret, som omfatter Skur I og Skur TT paa Østre Sydkaj,

paa Midtermolen, der omfatter Silopakhuset, Bølgelikskuret, Skur QQ samt Skur SS paa Vestre Sydkaj,

paa Vestkajen, som omfatter Skur A og B, Pakhus A, Skur C, D og E og endelig

i Nordhavnen, der omfatter Gitterskurene I, II og III samt Tømmerskurene I, II og III.

Under hver af disse Afdelinger findes endelig Formandskontorer i hvert enkelt Pakhus eller Skur.

Ved Ekspedition af Gods maa skelnes mellem Ekspedition indenfor Frihavns Terræn og Ekspedition af Gods ud af Frihavnen landværts.

Indenfor Frihavnen ekspederes Godset efter et særdeles praktisk Udleveringssedel System, som tillader, at Godset besørgeres paa alle de forskellige Maader, der kan forekomme. Med Hensyn til Gods, som skal ekspederes ud af Frihavnen, maa det derimod udtrykkelig bemærkes ved Udstedelsen af Udleveringssedlen, om dette skal pr. Bane, pr. Vogn eller over Toldboden. Men da de forskellige Hovedkontorer som alt nævnt ligger samlet, og Udleveringssedlerne bærer Paategning som, i hvilket Skur eller Pakhus Godset findes, falder det hele sikkert, let og ligetil.

Hvad angaar Ekspedition pr. Bane af Gods fra et lossende Skib, da er det af væsentlig praktisk Betydning, at efter at man har ordnet sin Ekspedition og afgivet Fragtbrev til Frihavnselskabet, besørger dette Vognene bestilt til det Tidspunkt Godset losses. Herved spares unødigt Ophold af Jærnbanevogne og dermed forbundne Ekstraomkostninger.

Gods til Toldboden ekspederes efter den Rækkefølge, i hvilken Ekspeditionsordrerne indgives og efterhaanden som Plads findes paa Toldboden. Transporten til og Behandlingen paa Toldboden besørgeres af Frihavnselskabet.

I Forbindelse med Ekspeditionsforholdene kan endelig nævnes Losning og Lastning af Skibene, der udføres efter rimelige Takster. Under normale Forhold udføres dette Arbejde ret hurtigt, og hertil bidrager selvfølgelig i høj Grad de mange fortrinlige mekaniske Hjælpe-midler, som findes i saa stor Udstrækning.

Under vor Oversigt i sidste Nummer over de faste Ruter, der benytter Frihavnen, er ved en Fejltagelse udeladt en Rute, nemlig

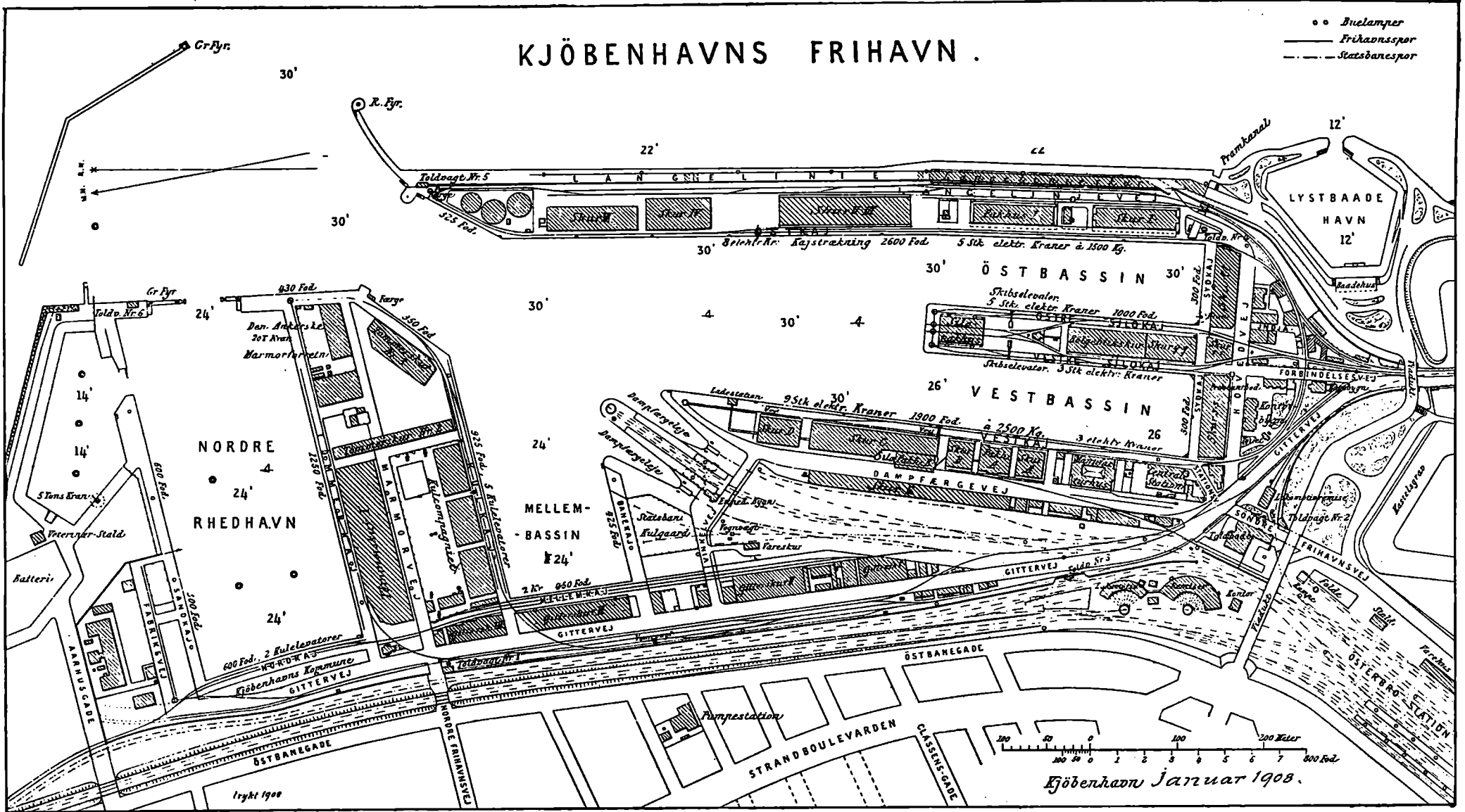
N. Schiøll & Hochbrandt som Agenter. Kjøbenhavn—Amsterdam.

For at lette Overblikket over de i denne og forrige Artikel omtalte Forhold har vi fundet det fornødent at hidsætte omstaaende Plan over Kjøbenhavns Frihavn, der er rettet til Dato, og som bl. a. viser de i Artiklerne omtalte Ny-Anlæg.

For denne Plan, der er udarbejdet paa Frihavnselskabets Ingeniørkontor efter vor Anmodning, skylder vi Selskabet vor bedste Tak.

KJÖBENHAVNS FRIHAVN.

- Buelamper
- Friaanspor
- - - Statsbanespor



Kjøbenhavn, d. 6. Februar 1908.

En Sejlskibsfører skriver til os:

De første Forløbere for Foraarbefragtningerne for Sejlere — i Form af mere eller mindre indbydende Fragtcirkulærer — begynder nu at komme ud til Rederne; men det vilde være at tillægge disse Cirkulærer en altfor stor Betydning, hvis man vilde antage andet, end at en Del af de udbudte Fragter ene og alene fremkommer for at sondere Stemningen hos Rederne.

Den erfarne Reder er ikke længe om at indse dette, om det end maa indrømmes, at Begyndelsen af Sæsonen kan være vanskelig nok for en Reder at bedømme.

Det gælder derfor særligt nu for Rederne at have Koldblodighed og ikke blive nervøse; thi meget afhænger af de første Befragtninger om Foraaret. Er disse gjort paa daarlige Betingelser for Rederne, saa bliver de af Befragterne stillet frem som en Norm for senere Befragtninger, og af den Grund kan én eneste uheldig Fragtslutning faa en uberegnelig skadelig Indflydelse paa Fragtmarkedet. Meget afhænger derfor af de enkelte Redere, og Sagen er saa meget mere betydningsfuld nu, da man har faaet Minimalfragter vedtaget for vore vigtigste Farter.

Lad os derfor holde fast paa Minimalraterne. Fragterne laaler ikke godt at være under disse, og de ka n opnaas, hvis vi kun, enhver for sig, ikke slutter vore Fragter, før vi har Brug for dem.

Rederne har tit og ofte baaret sig ad som den, der i en Have plukker væk for Føde, baade modent og umodent — de har ikke villet give Tid; thi er der noget, der har ødelagt Fragterne, da er det den lange Forhaandsbefragtning, som har været praktiseret tidligere.

Den maa vi endelig se at komme bort fra, og de gode Følger deraf vil ikke udeblive.

Generaltolddirektoratet har under 31. December 1907 udsendt et Cirkulære vedrørende Skibsmaalingen, af hvilket vi hidsætter følgende:

Til Opretholdelse af den størst mulige Overensstemmelse med de i England nu gældende Skibsmaalingbestemmelser, og som Følge af de efter September 1901 afsluttede Overenskomster om gensidig Anerkendelse af dansk og fremmed Skibsmaal, vil følgende Ændringer i Tillægs-Skibsmaaling-Instruktionen Nr. 1 af 1. September 1901 være at iagttage.

Pag. 6, Punkt b efter første Stykke tilføjes:

For at nævnte Rum kan anses som et aabent Rum, maa Aabningernes Bredde og Højde ikke være under henholdsvis 2,9 og 3,9 Fod og Tærskelens Højde ikke over 1,9 Fod, og efter andet Stykke tilføjes:

Dimensioner og Tonnage af samtlige aabne og ikke i Brutto-Tonnagen indbefattede Rum skal anføres paa Certifikaterne.

Pag. 9, efter Slutning af nederste Punkt b tilføjes:

Dette Fradrag maa dog ikke overstige 55 pCt. af den Tonnage, der bliver til Rest, efter at alle Fradrag, der er hjemlet ved denne Instruktions Afdeling IV, Afsnit G, Punkterne a—d er fradraget Brutto Tonnagen, idet dog bemærkes,

- 1) at Skibe, der er bygget til at benyttes som Bugserbaade, saa længe de udelukkende anvendes som saadanne, ikke falder ind under denne Bestemmelse for Begrænsning af Maskinrumsfradraget,
- 2) at nævnte Begrænsningbestemmelse ikke træder i Kraft før d. 1. Januar 1914 overfor Skibe, som før d. 1. Maj 1907 er færdigbygget eller paabegyndt, eller hvis Byggekontrakt er undertegnet før denne Dato.

Pag. 10, Punkt c efter andet Stykke tilføjes:

Længden af »casing« (den afskoddede Maskinrums-afdeling) maa ikke overstige det egentlige Maskinrums

Længde, og Bredden af »casing« maa ikke overstige Halvdelen af største indenbords Bredde midtskibs.

Dersom »casing« delvis er dækket med Plade, formindskes Længden med den dækkede Dels Længde.

Pag. 13, Punkt b udgaar det første Stykke, og i Stedet for indsættes:

Rummet foran for Kollisions-Skoddet og agten for det agterste Skod (fore and after peak tank) er fradragsberettiget, for saa vidt følgende Betingelser er opfyldt:

Pag. 13. Punkt b udgaar Stykket mkt. 4 og det derpaa følgende Stykke, indeholdende 3 Linier samt Slutningen af næstsidste Stykke fra og med »den sidste med Paaføring o. s. v.«

Pag. 18, Punkt c efter 13) tilføjes:

13 a) Vandballastrum med Undtagelse af Dobbeltbundstænke for saa vidt saadant Rum opfylder de under Afsnit E, Punkt b, 1, 2, 3 anførte Betingelser. (Angaaende Maaling af For- og Agter-Højtanke se under nævnte Punkt b.)

Dampfærgeforbindelsen Trelleborg—Sassnitz. Stockholm, d. 1. Febr. (Ritz. Bur.). Regeringens Lovforslag om Dampfærgeforbindelsen mellem Sverige og Tyskland er i Dag bleven fremsat i Rigsdagen. Forslaget gaar ud paa, at der oprettes en Dampfærgerute fra Sassnitz til Trelleborg med daglige Ture. Færgerne skal bygges af de to interesserede Stater, og for Sverigs Vedkommende skal Færgeforbindelsen administreres fælles med Statsbanerne. Færgerne bør indrettes saa vel for Person- som Godstrafik til Trods for den derved fremkaldte betydelige Forhøjelse i Udgifterne, saa vel til Anskaffelsen og Driften som til Færgeleje og de øvrige Havneforhold. I modsat Fald vil man bl. a. ikke faa Erstatning for Postbefordring, der udgør 267,000 Kr. fra det svenske Postvæsen og ligesaa meget fra det tyske. Færgerne Antal foreslaas sat til 4; 2 svenske og 2 tyske. De to vil væsentlig være at anvende som Reserve. Deres Hurtighed skal være 16 Knob, saa at Rejsen om Dagen skal kunne gøres paa 4 Timer. Længden skal være 113 Meter, den største Bredde 16 Meter og deres Dybtgaaende med Ladning 5 Meter. 18 Godsvogne eller et tilsvarende Antal Post- og Passagervogne skal paa én Gang kunne være om Bord. Omkostningerne til Færgerne beregnes til omtrent 2,250,000 Kr. for hver. Omkostningerne til Havneanlægget i Trelleborg beregnes til 1,721,000 Kr. Jernbanen mellem Trelleborg og Malmø maa købes af Staten for 4,505,000 Kr. Endvidere foreslaas det, at Staten skal købe Rederiselskabet »Sverige-Tyskland«s to Dampere »Prins Gustaf Adolf« og »Prinsessan Margareta« for c. 1½ Mill. Kr. Statens Pengeudlæg paa én Gang til Dampfærgeforbindelsen vil beløbe sig til omtrent 7,050,000 Kr., hvortil kommer Indkøb af den ovenfor nævnte Jernbane. De aarlige Driftsomkostninger beregnes til 505,000 Kr., medens Indtægterne for Sverigs Vedkommende beregnes til 560,000 Kr.

Fra Rouen skrives til os d. 1. ds.:

Ophold i Rouen. Der klages nu atter over alvorlige Ophold i Rouen navnlig for kullastede Dampere, og jeg maa paa det indstændigste advare Redere mod at slutte Dampere med Kul til Rouen, med mindre nedensaaende Klausul indføres i Certepartiet:

»If steamer is getting a discharging berth on arrival, time for discharging to commence when steamer is reported at Custom House, and according to custom of the port. In case no discharging berth should be available on steamers' arrival at or off the port of Rouen, time to commence twelve hours after steamers' arrival at the buoys or at a temporary berth, notwithstanding any custom of the port to the contrary.«

Det volder ikke Vanskeligheder at opnaa denne Klausul, men naar den ikke nøje stipuleres, indsætter

Befragterne sædvanlig en anden Klausul, som de kalder »12 hours' berth clause« eller »24 hours' berth clause«. Denne beskytter aldeles ikke Rederne og er kun en Fælde, der tillader Befragterne at holde Dampene ventende paa Losseplads uden at Liggedagene kommer til at dreje.

Det maa stærkt tilraades alle Redere, der slutter Baade paa Rouen at fastholde Kravet om den ovenfor anførte Klausul uden nogen Ændring, thi dette er den eneste Maade til at undgaa Spild af Tid og Penge. Hvis Klausulen ikke indføres, bliver Dampene beordret til Bøjer, der ligger udenfor Rouens Havn; følgelig kan Baadene ikke blive anmeldt paa Toldboden, og saalænge de ligger i Bøjerne drejer Liggedagene ikke.

Skibsreder.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling d. 18. ds. i Svendborg.

Naar Generalforsamlingen først har kunnet indvarsles til et saa sent Tidspunkt, skyldes dette, efter hvad vi erfarer, væsentligst Sekretærens Sygdom.

Dampskibsselskabet Nordsøen er i Gaar ved Sø- og Handelsretten bleven dømt til at betale Generaldirektoret for de danske Statsbaner 6,993 Kr. 93 Øre i Erstatning i Anledning af, at S/S »Rusland« af København d. 29. Januar 1907 paasejlede Jernbanebroen ved Masned Sund.

De danske Bjergere i Norge.

Det norske Søfartsblad »Kysten« for den 25. Januar d. A. bringer en Spidsartikel, betitlet »De fremmede Bjergere i Norge«, i hvilken det meddeles, at der fra norske Bjergningsselskabers Side i Forening er foretaget Skridt til at foranledige den norske Regering til at beskaffe de udenlandske Bjergere, der arbejder paa norske Kyster.

Artiklen har tydeligt nok Adresse til det store danske Bjergningsselskab, der for Tiden holder to af sine Baade stationeret i norske Havne, og dens Tendens er ikke til at tage fejl af, men de Argumenter, der fremføres for at overbevise Bladets Læsere om, at de fremmede Bjergere favoriseres paa de norske Selskabers Bekostning, er ganske overordentlig svage og kan ikke staa for en sagkyndig Kritik.

Vi kender ikke de Regler, hvorefter Aktieselskaber i Almindelighed, eller Bjergningsvirksomhed i Særdeleshed, beskattes i Norge, men det er givet, at det danske Bjergningsselskab maa betale Skat til den danske Stat, og det er ligesaa sikkert, at en fremmed Nations Skibe, der vilde drive Bjergningsvirksomhed paa dansk Kyst, ikke vil kunne beskattes efter de her gældende Love og Bestemmelser.

Hvor tendentios det norske Blads Artikel er, fremgaar bedst deraf, at det end ikke forsmaar at fremkomme med en saa ganske uriglig Paastand, som at de fremmede Bjergere indfører og forbruger toldbare Varer i Norge. De i Norge stationerede Skibe køber jo deres Kul og andre Skibsfornødenheder i norske Havne og maa altså paa den Maade deltage i den indirekte Beskatning. Hertil føjer det norske Blad en Paastand om, at de danske Skibe er fri for »Rigsforsikringen«. Hvad der skal forstås ved dette Begreb, ved vi ikke, og vi skal derfor ikke udtale os derom, men givet er det i alt Fald, at det danske Selskab har det samme Ansvar overfor Besætningerne i Skibene i Henhold til Ulykkesforsikringsloven, hvad enten Skibene er stationeret hjemme eller i Udlandet.

Overhovedet synes det noget ensidigt, naar de norske Bjergere beklager sig saa stærkt over udenlandsk Konkurrence. Den norske Rederivirksomhed vilde med samme Ret kunne beklage sig over, at fremmede Rederier opretter faste Ruter paa norske Havne og lader deres Skibe sejle i regelmæssig Fart paa disse, og dog falder det intet fornuftigt Menneske ind af den Grund at forlange, at saadanne fremmede Skibe skal betale norsk Statsskat foruden de Byrder, de har at bære i deres Hjemstavn.

Der er vist heller ingen, der rigtigt tager de norske Klager alvorligt, eller som ikke forslaar, at de norske Bjergningsselskaber nok vil være fri for al udenlandsk Konkurrence men derimod ikke vilde have det mindste imod selv at gaa udenlandske Selskaber i Bedene.

Det er i alt Fald givet, at et norsk Bjergningsselskab i Løbet af de sidste Aar har bjerget baade paa danske, svenske og russiske Kyster og ligeledes flere Gange har forsøgt sig paa Kysten af Island, og da de norske Selskaber saa stærkt pointerer, at det kun er Ligeslilthed de ønsker, saa skulde man jo tro, at de maatte finde det ganske uretfærdigt, at der ikke ved disse Lejligheder er bleven paalignet dem Skat i de paagældende Lande. Vi har imidlertid ikke hørt, at der i Norge har været nogen Utilfredshed herover.

Det er meget muligt, at den Skat, de norske Selskaber maa betale, er større end den Afgiftsbyrde, som andre udenlandske Selskaber har at bære. Dette kender vi intet til, og Spørgsmaalet berører ikke Sagens Realitet.

I mange andre Lande, f. Eks. Tyskland, er Bjergningsskibe helt fri for alle Afgifter, netop fordi man fra Regeringens Side anerkender, at en for Skibsfarten saa gavnlig Virksomhed bør støttes. Hvis de norske Selskaber er for haardt beskattet, saa maa det blive den norske Regerings Sag at indføre passende Lettelser for dem, men det er en daarlig Vej til Lettelse, der kun gaar gennem Forsøg paa at forøge Byrderne for andre, for derigennem at hæmme en Konkurrence, der muligvis kan være generende for et eller flere private Selskaber, men som den norske Nation ikke har nogen Anledning til at beklage sig over. For norske Assurandører og Redere kan det kun være gavnligt, at Bjergningsvirksomheden paa de norske Kyster er saa effektiv som mulig, og det fortjener i Forbindelse hermed at bemærkes, at de norske Bjergningsskibe, inden de havde Konkurrence med Udlandet, ikke plejede at ligge med Damp oppe og hele Mandskabet om Bord, klar til øjeblikkelig Afgang.

Det er givet, at der i Norge, efter at de danske Bjergere har begyndt at stationere der, er bleven bjerget Skibe, som ellers vilde være gaaet tabt. Eksempelvis kan nævnes den engelske Damp »Lindenhall«, der for et Par Aar siden strandede ved Risvær. Uagtet en norsk Bjergningsdamp gik fra Trondhjem 6 Timer før den danske Baad gik fra Kristiansund, kom den sidste dog, paa Grund af sin overlegne Hurtighed, først til Strandingsstedet og bjergede »Lindhall«, der stod i en saadan Stilling, at dens Skæbne vilde have været beseglet nogle faa Timer senere, hvis der ikke var kommen betimelig Hjælp. Endnu 24 Timer efter at den var bleven bjerget, var den norske Baad ikke kommen frem til Strandingsstedet, fordi den var opholdt af Storm paa Vejen. I et saadant og lignende Tilfælde er det jo givet, at den fremmede Dampers Virksomhed ikke alene har sparet »Lindhall«s Assurandører store Kapitaler, som ellers vilde være gaaet tabt, men den har tillige tilført norske Statsborgere mange Indtægter, og overhovedet er det sikkert, at en meget betydelig Del af den Fortjeneste, som de udenlandske Skibe har i Norge, forbruges i norske Havne, netop fordi Skibene ligger paa Station der.

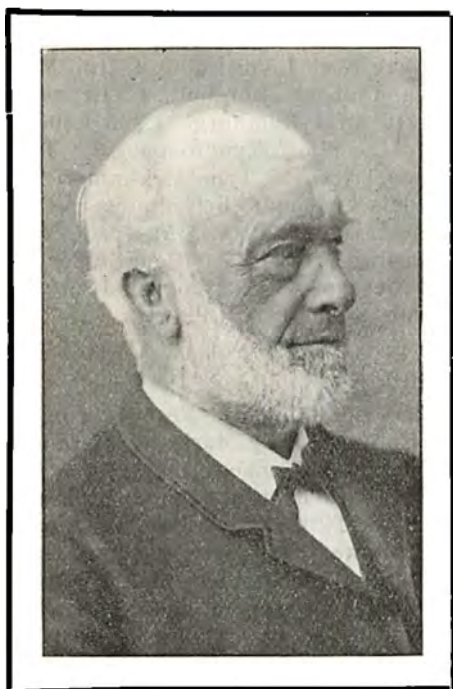
De norske Bjergningsselskabers Ret til at lade deres Skibe tage Station i danske Havne er selvfølgelig lige saa uomtvistelig som det danske Selskabs Ret til at holde sine Baade liggende i Norge, og hvis de norske Selskaber havde

ment, at det kunde have været udført med Udsigt til et godt Resultat, saa havde de sikkert for længe siden gjort det Eksperiment, som nu stilles i Udsigt med Stationering af en Baad ved Skagen. Hvorvidt dette vil være overensstemmende med deres egne Interesser, kan vi ikke sige, men det er da i alt Fald sikkert, at fra det Øjeblik det er konstateret, at der ikke i Henhold til dansk Lovgivning kan paalignes den omtalte Baad nogen Skat, maa al Tale om Mangel paa Ligeberettigelse være ude af Verden.

Der synes forøvrigt ingen Tvivl at være om, at den systematiske Forfølgelse, som de danske Bjergere i de sidste Aar har været udsat for i den norske Presse, kun bunder i Forsøg paa at gavne rent private Interesser.

Den norske Nation som Helhed har ikke, og kan ikke have, nogensomhelst Grund til at beklage sig over den Virksomhed, der fra dansk Side har været udfoldet.

Kaptajn Brabrand.



Den 27. f. M. afgik Kapt. Eduard Sidenius Brabrand ved Døden efter længere Tids Alderdomssvækkelse i Forbindelse med Sukkersyge.

Den afdøde var en af D. F. D. S.s ældste Kaptajner; han var født den 1. November 1829 i Maribo og indtraadte i Selskabets Tjeneste den 1. Jan. 1867 som Fører af »Uffo«, der tidligere tilhørte H. P. Prior, for hvem Brabrand allerede i flere Aar forinden førte Skib saavel paa Indlandet som Udlandet. Kort efter sin Indtrædelse i Selskabets Tjeneste fik han »Aarhus« at føre og ansattes i 1875 som Fører af Dampskibet »Christiania«, Datidens flotteste Passagerskib, i Fart paa Kjøbenhavn og Christiania. Skønt Brabrand var som skabt til Passagerskibsfører, idet han ved sit tørre Lune og belevne Væsen forstod at gøre sig særlig afholdt af Passagererne, søgte han allerede efter »Christiania«s Oplægning i Efteraaret 1876 tilbage til Fragtskibene og blev derefter ansat som Fører af »Phoenix«. I 1877 fik han »A. N. Hansen« at føre, i 1885 »Louise« og kom i 1897 atter om Bord i »Christiania«, som nu var sat i Fart imellem Aarhus og Kjøbenhavn. Indtil April 1899 førte han afvekslende »Christiania« og »Louise«, da han paa Grund af Sygdom maatte opgive sin Stilling som Skibsfører; samme Aar i Oktober Maaned modtog han sin Afsked med Pension. Den Afdøde, der var Reserve-Løjtnant fra 1864, var dekoreret med Ridderkorset.

Den 1. Febr. blev han under stor Deltagelse fra tidligere Kolleger og mange af de ældre Funktionærer i Selskabets Tjeneste begravet paa Garnisons Kirkegaard, hvor Pastor Hvid-Nielsen holdt en smuk Tale over den gamle og veltjente Kaptajn. Signerede Kranse var sendt fra D. F. D. S., samme Selskabs Kaptajner, Selskabets Begravelseskasse med flere.

S/S „Doras“ Stranding.

Den 29. Januar 1908 fortsattes i Sø- og Handelsretten Søforhøret i Anledning af Dampskibet »Dora«s Stranding.

Kaptajn Brockdorff forklarede, at Loggen, en Patentlog, der aflæses ved et Viserapparat fastgjort paa Lønningen, ikke havde været af Vandet, fra den sattes, til den haledes ind efter Grundstødningen af to Mand, som senere afmønstredes i Riga. Den aflæstes af 1 Styrmand, som endnu befinder sig paa Runø, hvor det er Mening, at han skal blive til hen paa Foraaret. Vidnet saa først Loggen og Loglinen nogle Timer efter; han saa da ingen Is paa Loglinen. Vandet, der havde været isbelagt helt inde ved Kysten, var ganske isfrit paa hele den Strækning Skibet gennemløb, efter at Loggen var sat. Det havde været c. 18 Graders Frost.

De mødte Matroser forklarede ganske overensstemmende med Kaptajnen om Isforholdene.

Matroserne Magnussen og Henriksen forklarede, at de hver havde haft ialt godt 2 Timers Tørn ved Roret i Tiden fra de gik fra Bolderaa og til Kl. 7. Det var saa stærk Sneykning, at man ofte ikke kunde se Bakken fra Broen. Kursen blev hele Tiden holdt efter Kompas NNV. $\frac{3}{4}$ V. Begge Matroser forklarede, at de havde passet Roret og Kompasset agtpaagivende, og at Skibet styrede godt. Skibet kunde dog nu og da, naar Vind og Sø forandredes, komme indtil $\frac{1}{4}$ Streg ud af Kursen.

Matros Jensen, der havde haft Roret fra Kl. 7—8 forklarede i Overensstemmelse med de to andre Matroser.

Kaptajn Brockdorff, hvem det blev foreholdt, at en Patentlog i saa stærk Frost let vil have Tilbøjelighed til at vise for lidt paa Grund af Isdannelse paa Loglinen, erklærede, at det har han da aldrig lænket paa, og han har aldrig erfaret noget i denne Retning; han har stølet paa sin Log.

1. Mester Bech forklarede, at han al Tid har ladet Skibet gaa med 38—39 Omdrejninger, naar der slaas Langsom.

Kaptajn Brockdorff forklarede paany, at han har gjort den aldeles bestemte Erfaring, at »Dora« altid gaar c. 3 Kml. i Timen, naar der er slaaet Langsom, allerhøjest $3\frac{1}{4}$ Kml. og undertiden betydelig mindre end 3 Kml. Han forklarer, at han jævnlig har kontrolleret Rorgængerens.

Kaptajn Brockdorff blev derefter gjort bekendt med en af Retten fra Orlogsværftets tekniske Direktør modtagen Skrivelse samt med, at Retten efter det foreliggende ikke ser nogen Grund til at antage, at det har været ekstraordinære Strømforhold, der har sat Skibet paa Grund. Skibet vilde selv uden nogen Strøm efter al Sandsynlighed være kommen saa langt frem som sket, og den Omstændighed at Skibet havde Vinden paa Laaringen, kan meget let tænkes at have bragt Skibet saa meget ud af Kurs, som sket.

Efter at det endnu var foreholdt Kaptajn Brockdorff, at han i c. 2 Timer før Grundstødningen maa være gaaet hen over Flakket Syd for Runø, og at han ved at have loddet i dette Tidsrum vilde have kunnet opdage, hvor han var, blev Søforhøret sluttet.

Der vil, efter hvad vi erfarer, ikke af det Offentlige blive rejst Tiltale mod Kaptajn Brockdorff i Anledning af Strandingen.

Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge ikke alene ingen Bedring indtraadt noget Steds, men i de fleste Retninger ligger Forholdene desværre endnu daarligere, hvilket man næsten skulde tro var umuligt, thi naar lige undtages La Plata Markedet og til Dels Nordamerika har alle de andre hjemgaaende Markeder jo som bekendt ligget saa usselt i de sidste Uger som omtrent tænkeligt. De værste Markeder er stadig Sortehavet og Middelhavet, hvorfra der kun er faa Laster i Forhold til den enorme Mængde fragsøgende Dampere, hvilket Befragterne selvfølgelig benytter sig af i fuldeste Maal, og det er kun mærkeligt, at Rederne ikke i en ganske anderledes Udstrækning, end det nu er Tilfældet, dirigerer deres Dampere tilbage til U. K. eller hjem i Ballast, hvilket som oftest vilde koste betydeligt mindre end at laste til Dagens Rater. I Øjeblikket er det virkelig den rene Filantropi at drive Redervirksomhed, idet Skibene gennemgaaende sætter Penge til for at have den »Ære« at transportere de Herrer Ladningsejeres Gods. Vel er Kulfragterne ned til Middelhavet ret tillokkende, men hvad kan det nytte, naar det kun koster mange Penge at faa Skibene derfra igen. Der burde saaledes, som Forholdene nu er, resolut lægges op efter en langt større Maalestok, end der gøres, hvilket uden Tvivl vilde stramme Fragtmarkedet betydeligt, saaledes at de Dampere, der holdtes i Fart, maaske vilde kunde tjene saa meget, at der blev lidt tilovers, baade til dem selv og til Bestridelsen af nogle af Udgifterne for de oplagte Søkende. Vi har her i Bladet ofte slaaet til Lyd for Oplægning, og hvad mange Redere ikke godvillig har villet gaa med til, vil de maaske nu blive tvunget til af den haarde Nødvendighed.

Det østlige Marked er uforandret slet. Der findes næsten kun Rislast, og for saadanne betalles fra Birma 16/6 à 16/9 Aleksandria, U. K. eller Kontinentet (H. H.) pr. Februar, 17/ à 17/6 pr. Marts.

Sortehavet ligger meget mat, og Laster er næsten ikke til at faa for nogen Pris. »Berth« Raten fra Odessa eller Nikolajeff er 5/6 à 5/9 til udsøgt Havn og er mer eller mindre nominal. Sulina har taget et Par enkelte Baade til 5/6 og 5/7½ L. H. A. R. og til Danmark betalles for en 2,700 Tons Baad 8/ én, 8/3 to, 8/6 tre Lossehavne.

Middelhavet er overlæst med Tonnage, og Befragterne dikterer saa at sige deres egne Rater og Betingelser, hvortil det lykkes dem at finde Reflektanter. For Erts betalles 5/ Ergasteria/Rotterdam, 4/3 Karthagena/Middlesbro, 7/6 Huelva/Antwerpen, fri Despatch, 6/ Benisaf/Tyne »full terms«. Fra Sfax betalles 6/ for Fosfat til Bordeaux. Ertsraterne fra Bilbao er gaaet yderligere lidt ned, og der betalles sidst 3/4½ Cardiff, 3/7½ Tyne Dok, 3/10½ à 4/ Middlesbro, 4/ Rotterdam.

Nordamerika har ikke meget at byde paa. For Petroleum i Kasser akcepteredes 20 Cents New York/Hongkong af en stor Februar Dampere, og 23½ Cents betalles til Tschifu. For Korn sluttedes et Par Dampere fra nordlig Havn til 2/8¼ à 2/9 Basis én italiensk Havn. Savannah og Wilmington er livløse. Golfen betalte paa Netto Charter 10/6 til U. K. eller Kontinentet og 12/ til Danmark, Basis én Lossehavn, medens der for Korn pr. Qr. betalles 2/9 én, 2/10½ to, 3/ tre danske Lossehavne. For Tømmer sluttedes der til 83/9 Pensacola/Rotterdam og Liverpool, 100/ La Plata. En Del Dampere sluttedes paa Timecharter Basis for Rejser fra U. S. til Evropa til Rater varierende mellem 4/ og 4/3 Dødvægt.

La Plata Markedet var i Ugens Løb Genstand for meget betydelige Tilbud af Tonnage, og Befragterne satte som Følge deraf deres Fragter lidt ned, men da Rederne har været fast stemte, blev der ikke effektueret mange Afslutninger. Der er meget rigeligt med Varer, og hvis

Rederne blot ikke kaster al for megen Tonnage paa Markedet, er der al Udsigt til, at Raterne kan oprettholdes. Der betalles sidst 17/6 fra Buenos Aires pr. prompt, 18/9 fra San Lorenzo Grænsen pr. Februar, 17/9 à 18/ pr. Marts/April, medens Bahia Blanca betalte 18/ à 18/6 pr. Februar, 17/6 pr. Marts.

Østersøen er stadig næsten ganske blottet for prompte Laster. Fragterne er ret ofte rent nominelle, og vi kan i det hele henvise til vore forrige Ugers Noteringer. Pr. f. o. w. og over Sæsonen tilbydes der nu flere Laster, men gennemgaaende er Raterne ikke særlig tillokkende. Der er allerede nu sluttet ikke saa faa Kontrakter for den kommende Sæson, i enkelte Tilfælde endog til højere Rater end i Fjor.

Kulfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Langt de fleste Befragtninger fandt Sted til Middelhavet, og medens de fra Østkysten nærmest ligger fast, tenderer de lidt svagere fra Wales, grundet paa Trykket af Dampere, som returnerer i Ballast fra Middelhavet etc. Til Østersøen er Laster ret knappe. Der er fra Østkysten bl. a. sidst betalt 4/0½ Tyne/Kronstadt (3,800 pr. f. o. w.), 5/3 Tyne eller Blyth/Norrköping (1,500 for 5 Rejser), ellers for enkelte Rejser pr. prompt 4/ à 4/9 Tyne/Neufahrwasser (1,400 resp. 2,700), 4/6 Forth/Keel (1,500/1,600), 4/ Hull/Malmø (1,300), 5/ à 5/3 Tyne/Colberg (700/900), 4/9 Grangemouth/Kolding (700), 3/6 Tyne/Hamburg (1,700/1,800), 7/ Tyne/Marseille, 7/4½ à 7/5½ Tyne/Genua, 8/4 Tyne/Venedig, 8/ à 8/6 Tyne/Triest, 8/ Tyne/Aleksandria, 8/3 Grangemouth La Plata. Blandt Befragtningerne fra Cardiff nævner vi: 5/ Lissabon, Frcs. 7 Algier, Frcs. 8 Marseille, 8/ à 8/3 Venedig, 7/1½ à 7/3 Genua eller Savona, 7/3 Smyrna, 7/9 Aleksandria, 7/3 Port Said, 5/9 Las Palmas, 6/3 Cap Verde, 8/ à 8/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret slet for prompte Laster, og de enkelte Partier der fremkommer er det meget vanskeligt at komme til Forretning om, idet Befragternes Tilbud i al Almindelighed er lavere end Minimalraterne, og Redere, der er klar over Stillingen, ikke slutter Skib under disse. Det samme Forhold er til Stede for senere Ladning i Vestsverig og Østnorge, hvor der i den forløbne Uge har været nogle Ladninger fremme for Marts/April Lastning. Fra Bottenhavet pr. f. o. w. og senere er nogle flere Ladninger fremme, men der gøres meget faa Forretninger.

Returlaster Vest fra mangler fremdeles i de forskellige Retninger, saa at det er vanskeligt at placere uden Ophold af Skibene, som er i Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. sluttet følgende:

160 R.-T. Is Kragerø/Dunkerque 9 Frcs., 195 R.-T. Is Skienfjord/Oporto 15¾ Frcs., pr. 1. Marts 330 Tons Havre Stralsund/Kristiania 7 Mark, 240 Tons Hvede London/Holbæk 7/, 200 Tons Clay Fowey/Kjøbenhavn 7/6, 370 Tons Flintsten St. Valery en Caux/Hamburg 7/, 180 Tons Kul Wemyss/Thurø £ 7, 290 Tons Clay Charlestown/Tayport 6/, 135 Stdr. D/B. Boards Kemi/St. Brieux 50 Frcs.

I sidste Beretning omtalte vi den ødelæggende Faktor for Islaster fra Østnorge. Her skal yderligere nævnes et andet lige saa uheldigt Moment nemlig at en enkelt Reder for at opnaa en kneben Minimalrate for Afskibning fra Bottenhavet, har indrømmet Adressekommission paa Trælading til Frankrig, hvad jo selvforstaaelig er aldeles ødelæggende, thi medens de forskellige Rederforeninger arbejder paa at faa al Adressering og Adresseprovision afskaffet, vil den hensynsløse Reders Eftergivenhed kun tjene til at forværre Forholdene uden at han endog selv faar Fordel deraf. Lad os komme bort fra dette, at Rederne modarbejder deres egne Interesser.

Med Hensyn til de mindre Skibe da er alt saa godt som uforandret. Fra Kjøbenhavn blev sluttet for Hvede

til Halmstad 18 Øre, Svendborg, Nyborg 15½ Øre, samt for Bomuldsfrøkager til Stubbekjøbing 17 Øre, Nakskov 19 Øre og Falkenberg 25 Øre.

ab danske Provinser er det flovt med disponible Laster; der blev sluttet for Byg Kjertemide/Horsens 14 Øre. Medio Februar bliver der atter nogle Byglasler til Kjøbenhavn og Tuborg.

Ugens Havarier.

Golden Gate, Skonnert af Halmstad, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet strandet ved Soudrum og er Vrag.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, er ankommet til Antwerpen efter en meget haard Rejse fra Windau og har mistet en Del Dækslast. Skibet har i Taage ved Brunsbüttel været i Kollision med Dpsk. »Klampenborg«, hvorved det fik en Del ovenbords Skade, der repareres i Antwerpen.

Maja, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund i Kaiser Wilhelms Kanal. Skibet er ankommet hertil ubeskadiget.

Moders Minde, Fiskekutter af Kjertemiude, har paa Rejsen til Kjøbenhavn med c. 13,000 levende Torsk været paa Grund paa Bredmanskage.

Vale, Dpsk. af Bergen, har ved Trindelen Fyrskib været i Kollision med Dpsk. »Douglas« af Goole, der fortsatte Rejsen. »Vale« fik nogen ovenbords Skade og gik til Ankers paa Helsingør Yderred, men afsejlede senere til Kosteck.

Alma Marie, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra London til Marokko med Stykgods indkommet til Ramsgate med Tab af Bagbordsanker.

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. (Sluttet 4. Februar). Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 2. ds. til Wallsend. — Alexandra, Rabe, afg. Krania 24. Jan. til Boston. — Algarve, Borries, ank. London 31. Jan. herfra. — A. N. Hansen, Paanske, dokker her. — Autwerpen, Madsen, ank. hertil 27. Jan. fra Valencia. — Arkansas, Petersen, afg. New York 22. Jan. til Kristiania. — Arno, Strubberg, ank. hertil 3. ds. fra Riga. — Aurora, Fischer, ank. Reval 31. Jan. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad, ank. Antwerpen 27. Jan. fra Libau. — Beira, Lunge, afg. Cadiz 3. ds. til Oporto. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Reval 27. Jan. fra Baltischport. — Christian IX., Müller, p. Brunsbüttel 2. ds. fra London. — Dagmar, Bogvad, ank. Genua 30. Jan. fra Dunston. — Douro, Mortensen, ank. Reval 2. ds. herfra. — Ferrara, Sinclair, afg. Swansea 1. ds. hertil. — Florida, Andersen, ank. Windau 3. ds. herfra. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 1. ds. til Königsberg. — Garonne, Kromann, dokker her. — Georgius I., Sørensen, ank. Libau 29. Jan. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 1. ds. til New York. — Hengost, Munch, ank. Dunkerque 3. ds. fra Libau. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 1. ds. fra Randers. — J. C. Jacobsen, Petersen, p. Gibraltar 29. Jan. hertil. — Jolantla, Simonsen, afg. Ghent 3. ds. til Newcastle. — Kasan, Hansen, p. Brunsbüttel 3. ds. for Libau. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 26. Jan. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 31. Jan. fra Dunkerque (dokker). — Kurisk, Kann, ank. hertil 1. ds. fra Grimsby. — Leopold II., Rasmussen, ank. Hull 31. Jan. fra Libau. — Louise, Kruse, ank. Libau 3. ds. fra Blyth. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 14. Jan. til Boston. — L. P. Holmblad, Swane, ank. hertil 1. ds. fra Boston. — Moskov, Nielsen, afg. Rouen 3. ds. til Havre. — Nicolai II., Kaas, afg. Boston 2. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Soue, afg. Antwerpen 2. ds. til Aarhus. — Nordjylland, Kragh, ank. London 27. Jan. herfra. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Piræus 2. ds. fra Tunis. — Omsk, Jønsen, p. Hol-

tenau 4. ds. for Hull. — Oscar II., Hempel, ank. New York 30. Jan. fra Kristiansund. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 29. Jan. fra New Orleans. — Perm, Christensen, p. Brunsbüttel 4. ds. for London. — Pregel, Harder, ank. London 31. Jan. fra Libau. — Ribberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 3. ds. fra Riga. — Rogaland, Andersen, afg. Stettin 25. Jan. til Manchester. — Saga, Wiberg, afg. herfra 1. ds. til Königsberg. — Saxo, Larsen, ank. hertil 2. ds. fra Danzig. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 3. Jan. fra Swansea. — Tiber, Beck, p. Dartmouth 1. ds. hertil. — Tyr, Thanning, ank. hertil 3. ds. fra Windau. — United States, Wulff, laster her. — Valdemar, Johnsen, ank. Reval 31. Jan. herfra. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. London 29. Jan. fra Königsberg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Pensacola 16. Jan. til Dunkerque. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 15. Jan. til London. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 8. Jan. til Conception. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rotterdam 26. Jan. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Genua 9. Jan. til Pensacola. — Excellence Pleske, Brandt, afg. Newport 20. Jan. til Port Said. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Sfax 2. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 20. ds. til Salerno. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Kbhvn. 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 2. ds. til Blyth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. J. N. Madsvig, Schjodt, ank. Windau 31. Jan. — Hamlet, Reese, ank. Rotterdam 31. Jan. — Helge, Paulsen, ank. Dunkerque 2. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. Rotterdam 2. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Seaham 2. ds. — Helga, Vaaben Hansén, afg. Genua 4. ds. — Martha, Christensen, ank. San Felio 1. ds. — Elna, Rathje, afg. Oran 25. Jan. — Therese, Larsen, ank. Oran 1. ds. — Simone, Olsen, afg. Penarthbart 4. ds. — Jeanne, Lofler, afg. Alicante 25. Jan. — Daisy, Lagesen, ank. Huelva 31. Jan. — Vera, Riso, ank. Huelva 1. ds.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, afg. Seaham Harbor 2. ds. — Sigurd, Petersen, afg. Zilleteine 1. ds. — L. H. Carl, Petersen, ank. Sfax 27. Jan. — Erik II., Mahneke, ank. Algiers 3. ds. — Volmer, Jørgensen, afg. Girgenti 4. ds. — Dan, Petersen, afg. Huelva 29. Jan. — Uffe, Lorenzen, afg. Newcastle 23. Jan. — Knud II., Meyer, ank. Tunis 30. Jan. — Danmark, Kraemer, afg. Livorno 4. ds. — Ragnar, Holst, afg. Pillau 29. Jan. — Skjold, Stabell, afg. Kbhvn. 2. ds. — Halvdan, Hansen, afg. Messina 28. Jan. — Olaf, Jørgensen, afg. Neapel 1. ds. — Svend, Jensen, afg. Huelva 2. ds. — Harald, Schmidt, afg. Genua 29. Jan. — Magnus, Hveysel, ank. Lissabon 1. ds. — Ivar, Larsen, ank. Huelva 19. Jan.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. Bona 21. Jan. — Vagn, Mahneke, afg. Termini 27. Jan. — Ulf, Dreseher, afg. Burntisland 25. Jan. — Leif, Huus, ank. Piræus 30. Jan.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Blyth 3. ds. — Nancy, Nielsen, afg. Bremerhaven 2. ds. til Reval. — Nautik, Nielsen, ank. Lissabon 1. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Bremerhaven 1. ds. — Ellen, Basse, ank. Rochester 1. ds. — Fylla, Christensen, ank. Danzig 30. Jan. — Gerda, Iversen, ank. Odessa 30. Jan. — Hebe, Pedersen, p. Skagen 3. ds. for Ostende. — Cito, Thøgersen, ank. Brake 3. ds. — Napoli, Brinch, ank. Middlesbro 28. Jan. — Bodil, Larsen, p. Coreubion 3. ds. til Malmo. — Dagmar, Mathiasen, ank. Neufahrwasser 3. ds. — Norma, Nielsen, afg. Newcastle 29. Jan. til Neumühlen. — Alfa, Lauritsen, afg. Boston 30. Jan. til Odense.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Kjøbenhavn. — London, Bom, ligger i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Lübeck 31. Jan. til Blyth. — Bryssel, Boeck-Hansen, ligger i Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 20. Jan. — Wien, Brink, ligger i Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 1. ds.

Jylland. Karen, Uldall, ank. Swanson 3. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Ariles 20. Jan. — Alexy, Lorentzen, ank. Nizza 2. ds. — Dagny, Fischer, ank. Kiel 26. Jan. — Mary, Clausen, ank. Wismar 2. ds.

Østerseen. Patria, Larsen, ank. Blyth 3. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, afg. Middlesbro 1. ds. til Neufahrwasser. — Carbonia, Mathiasen, afg. Königsberg 1. ds. til Rotterdam.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Newport Mon 4. ds. til Caen. — Selandia, Troensegaard, ank. Alloo 4. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Fairwater 31. Jan. — Brattingsborg, Suenson, ank. Hull 27. Jan. — Flynderborg, Larsen, ank. Königsberg 29. Jan. — Fredensborg, Fischer, ank. Windau 1. ds. — Frederiksberg, Larsen, ank. Spezia 10. Jan. — Jomshorg, Jepsen, ank. Huelva 25. Jan. — Kronborg, Jensen, afg. Montevideo 3. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Newport 29. Jan. — Stegelborg, Lund, ank. Dunstan 4. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Ghent 2. ds. — Sø-

borg, Hausen, afg. Methil 25. Jan. — Uranienborg, Schmidt, afg. Windau 1. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Antwerpen 31. Jan. — Marselisborg, Andersen, afg. Novorussisk 16. Decbr. — Skodsborg, Schmidt, afg. Grimsby 22. Jan. — Tuborg, Agerlin, ank. Huolva 29. Jan. — Ulfborg, Møllerup, ank. Methil 3. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Hull 2. ds. — Dansborg, Kühl, afg. Stettin 24. Jan. — Jægersborg, Larsen, afg. Huolva 1. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. W. Hartlepool 2. ds. — Taaruborg, Matzen, ank. Danzig 3. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. Barry 1. ds. —

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Ghent 3. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Bayonne 25. Jan.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Kjøbenhavn 14. Jan.

Det asiatiske Kompagni. Indieu, Berg, ank. Antwerpen 3. ds. — Cathey, Jensen, p. Perim 21. Jan. — Tranquebar, van Deurs, p. Perim 2. ds. — Samui, Dahlenborg, p. Perim 2. ds. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Bangkok 1. ds. — Bintang, Gabe, afg. Bangkok 2. ds. — Siam, Cortsen, afg. Saigon 1. ds. — Siberien, Madsen, p. Perim 30. Jan. — St. Thomas, Hansen, afg. Barbados 3. ds. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 23. Jan. til Havre. — St. Croix, Christensen, ank. Aalborg 4. ds.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Methil 31. Jan.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 3. ds. til Liban. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 1. ds. — Hermia, Hansen, afg. Methil 4. ds. til Kjøbenhavn. — Alice, Schultz, afg. Kiel 1. ds. til Methil. — Boruholm, Abrahamsen, ank. Graugemouth 3. ds. — Nauta, Madsen, afg. Kiel 2. ds. til Newcastle.

Svendsen & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, afg. Frederikshavn 31. Jan. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Cardiff 25. Jan.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, afg. Aalborg 31. Jan. til Boness. — Erik, Poulsen, afg. Boness 1. ds. til Aarhus. — Axel, Christensen, afg. herfra 2. ds. til Burntisland. — Hugo, Steen, ank. hertil 1. ds. — Absalon, Grau, afg. fra Blyth 2. ds. til Savona. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Korsør 2. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. til Messina 1. ds. — Ulrik Holm, Bonnelvæke, ank. til Grimsby 3. ds. — Angantyr, Holm, afg. fra Newport 1. ds. til Messina. — Farmatyr, Nielsen, ank. til North Shields 3. ds. — Veratyr, Villadsen, afg. fra Blyth 1. ds. til Aarhus.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. fra Oporto 2. ds. til Newport. — Edison, Sørensen, ank. til Kjøbenhavn 18. Jan. — Fultou, Jørgensen, ank. til Ghent 18. Jan. — Newton, Andersen, afg. fra Ghent 2. ds. til Stettin. — Washington, Nielsen, afg. fra Kjøbenhavn 1. ds. til Burntisland.

Fram. Austa, Bagger, afg. fra Neufahrwasser 3. ds. til Burntisland. — Vera, Thing, ank. til Liban 31. Jan. — Freja, Nielsen, afg. fra Stockholm 4. ds. til Stolpmünde. — Hertha, Rasmussen, ank. til Simrishamn 4. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Iveto, Frijs, afg. fra Rügenwalde 4. ds. til Åhus. — Tor, Hørstedt, afg. fra Oscarshamn 2. ds. til Flensborg.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. til Cardiff 3. ds. — Allan, Nielsen, afg. fra Aarhus 1. ds. til Boness.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. fra Catania 3. ds. til Slax. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. fra Tyne Dock 1. ds. til Messina. — Ove Gjedde, Jans, afg. fra Howdon Dock 25. Jan. til Girgenti.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, ank. til Pernambuco 28. Jan. — Iuga, Pedersen, ank. til Esbjerg 3. ds. — Ætva, Andersen, afg. fra Mariagerfjord 31. Jan.

Rønne. Bornholm, ank. til Kiel 26. Jan. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 27. Jan.

Svendborg. Fylla, Rasmussen, ank. til Lissabon 27. Jan. — Rossing, Larsen, ank. til Drammen 29. Jan. — Lilly, Rasmussen, ank. til Canea 20. Jan. — Asta, Born, ank. til Thisted 30. Jan. — Daguy, Rasmussen, ank. til Newcastle 31. Jan. — Roska, Petersen, ank. til Aarhus 30. Jan. — Maagen, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 31. Jan. — Lauritz, Dam, ank. til Hamburg 31. Jan. — G. R. Berg, Hveuegaard, ank. til Danzig 31. Jan. — Leif, Andersen, ank. til Horsens 31. Jan. — Martin, Wilde, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Zenitha, Jensen, ank. til Savona 1. ds.

Æro. Maagen, Mortensen, ank. til Indsejlingen til Amsterdam 30. Jan. — Hebe, Clausen, ank. til Trelleborg 30. Jan. — Marthing, Friis, ank. til Helsingborg 29. Jan. — Carl, Lindgaard, ank. 30. Jan. til Marstal fra Wemyss. — Ansgar, Jørgensen, er ankommen til Cadix. — Smart, Kristensen, er ankom-

men til Rivadesella. — Eos, Christensen, afg. fra Lissabon til Ystad 24. Jan. — Hydra, Christensen, afg. fra Lissabon til Malmø 25. Jan. — Maagen, passerede Beachy Head 26. Jan. for ostg. — Johanne, Østermann, ank. Malaix 31. Jan. — I. Koefoed, Andersen, pass. Dungeness 29. Jan. for vestg. — Maaren, Albertsen, ank. til Lissabon 30. Jan. — Johanne, Østermann, pass. Dungeness d. 29. Jan. for vestg. — Hamlet, Rasmussen, ank. Helsingørs Red 31. Jan. — Kiana, Christensen, ank. Lissabon 31. Jan. — Genius, Bastrup, ank. Setubal 2. ds. — Kronen, Hermansen, afg. fra Saffi 22. Jan. til Leith. — Anne, Schmidt, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Alfa, Madsen, er ank. til St. Francois (Guadeloupe).

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og store Motoref. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Esbjerg. Telefon 43. Hovedkontor: Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

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. Hojder og Dylde 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.

269. Forstaaende Forandring i Afmærkning. Stoense-Løb. Langeland V. Store-Bælt. I Foråret 1908 forandres Afmærkningen i Stoense-Løb saaledes:

Den røde Stage med 2 Koste, »Rodgruud S.», flyttes e. 1 1/4 Kbl. N. 52° V. hen, til S.-kant af en Steurose med 1,2 m.

Stageu med Halmvisk paa Ø.-Siden af Stoense-Løb V.-lige Indløb flyttes e. 2 3/4 Kbl S. 51° V. hen, til V. for en Pulle med 3, m.; samtidig forandres Topbetegnelsen til 2 Halmviske.

En Stage med Kost udsattes 1, Sm. N. 39° V. fra Stoense Kirke, tæt S. for en Stenrose med 2, m. (Kort Nr. 157 og 162. Danske Lods. Side 330. Som.-Fort., Side 20.)

270. Prikker flyttet. Møllegab. Ærøskjøbing. Farvandet Syd for Fyen. Ved Indløbet til Ærøskjøbing er følgende Prikker flyttet saaledes: Den N.-ligste Risprík mellem Ure-Hoved og Dejro er flyttet e. 1 Kbl. N. 51° Ø. hen. Halmprikken V. for Dejro er flyttet 1 1/2 Kbl. N. 9° V. hen. (Kort Nr. 117, 125 og 149. Danske Lods, Side 582. Som.-Fort., Side 39).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

271. Lanterne tændt. Jutholmen. Dalarö S. Stockholm Skærgaard. Sverig. Paa Jutholmen SV.-Pynt 1 1/2 Sm. fra Dalarö, er tændt en hvid Lanterne. Brændetid: 6te Juli—6te Juni. 59° 7' 35" N. Br. 18° 24' 38" Ø. Lgd.

272. Fyr tændt. Prickgrundet, Adkubben og Skøtkubben. Stockholm Skærgaard. Prickgrundet, Adkubben og Skøtkubben Fyr er nu tændt til Forsøg. Adkubben Fyr viser grønt Blinkfyr over e. 18° mod Sandön midt imellem de N.-lige og Ø.-lige Lysvinkler. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 229. Kjøbenhavn 1908).

273. Isbrydergebyr ophørt. Stettin. Tyskland. Ifølge Telegram fra det danske Konsulat i Stettin er Isbrydergebyret ophørt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 63. Kjøbenhavn 1908).

274. Fyrskibet »Bülk« midlertidig ombyttet. Fyrskibet »Bülk« er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Ostsee«. Fyr og Taagesignal er uforandret.

275. Fyr tændes permanent. Eckernfærds. Ledefyrerne i Eckernforde tændes permanent den 15de Februar 1908. Lysevnen er 18, Sm. mellem N. 44° Ø. og N. 79° Ø. (Kort Nr. 125, 157 og 160).

276. Forstaaende Forandring af Fyr. Holnis. Flensborg Fjord. I Foråret 1908 forandres Holnis Fyr til at vise To-Blink, Blink 1, Sek., Morke 1, Sek., Blink 1, Sek., Morke 3, Sek., fra S. 65 1/2° Ø. til S. 60 1/2° Ø., og Et-Blink, Blink 1, Sek., Morke 1, Sek., fra S. 75 1/2° Ø. til S. 70 1/2° Ø. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

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

277. Skydeøvelser. Holsts-Flak. Lille-Bælt. Fra Begyndelsen af Februar til Midten af Marts 1908 afholdes Skydeøvelser i Nærheden af Holsts-Flak. Skiver, som om Natten er forsynet med Lanterner, er udlagt. Skibet, hvorfra der skydes, forer rød Stander og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden paa Stortoppen og viser elektriske Lys.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

278. Tønde forandret. Fyrskibet »Amrumbank«. Tyskland. Ved Fyrskibet »Amrumbank« er den røde Spirtonde med Ballon ombyttet med en rød, spids Tønde som Stationstønde for Fyrskibet.

279. Skydeøvelser. Helgoland. Fra Begyndelsen af Februar til Midten af Marts 1908 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland. Skiver, som om Natten er forsynet med Lanterner, er udlagt. Skibet, hvorfra der skydes, forer rød Stander og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden paa Stortoppen og viser elektriske Lys.

280. Lystønder atter udlagt. Weser. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønde 10 i Dwarsgat og Lystønde G ovenfor Geeste Munding atter udlagt.

281. Vrag afmærket. Riffgat. Norderney. I Riffgat er en Fiskekutter sunket mellem Tønde H og den sorte Tønde. Vraget er afmærket med en Vragvager.

282. Vrag uskadeliggjort. Keeten. Holland. Vraget S. for Stumptonde Nr. 2 i Keeten er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 51° 36', N. Br. 3° 59', Ø. Lgd.

283. Vrag uskadeligt. South West Reach. Themsen. England. Skonnerten, som var sunket tæt NØ. for Maplin Tønde, er ikke mere farlig for Skibsfarten, hvorfor Afmærkningen er inddraget. 51° 37' 5" N. Br. 1° 6' 15" Ø. Lgd.

284. Vrag uskadeligt. Cant Flat. Themsen. Vraget af Lægteren »Gladstone«, som laa sunket paa Cant Flat, er ikke mere farligt for Skibsfarten, hvorfor Afmærkningen er inddraget. 51° 26' N. Br. 0° 54', Ø. Lgd.

285. Fortøjtønde udlagt. Kethole Reach. Medway. En Fortøjtønde Nr. 40 er udlagt i Kethole Reach. 3. Kbl. N. 36° V. fra Sharpness S-lige Bnaake. 51° 25', N. Br. 0° 39', Ø. Lgd.

286. Vrag uskadeligt. Harwich. Vraget af Fiskerskibet »Saint Jacques«, som laa sunket 12 Kbl. S. 20° V. fra Middle Bavdsey Tønde, er ikke mere farligt for Skibsfarten, hvorfor Afmærkningen er inddraget. 51° 58' 20" N. Br. 1° 33' 10" Ø. Lgd.

287. Vrag afmærket. Humber. Et Fartøj er sunket i Indløbet til Humber, 3/4 Sm. S. 72° Ø. fra Fyrskibet »Bull«. Vraget er afmærket med et Vragfyrskib. 53° 33', N. Br. 0° 6', Ø. Lgd.

288. Vrag uskadeligt. Staithes. Vraget af Damperen »Entreprise«, som laa sunket 2 1/2 Kbl. N. 5° Ø. fra Staithes, er ikke mere farligt for Skibsfarten, hvorfor Afmærkningen er inddraget. 54° 34' N. Br. 0° 47', V. Lgd.

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

289. Lys- og Klokketønde forandret. Haut de Quarante. Havre. Frankrig. Den røde, spidse Lys- og Klokketønde Haut de Quarante er til Forsøg ombyttet med en rød, cylindrisk Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 5,5 m. Lysevnen: 8 1/2 Sm. 49° 28' 16" N. Br. 0° 5' 17" Ø. Lgd.

290. Grund fundet. Baie de Lampaul. Quessant. En 1 m. Klippe er fundet i det S-lige Indløb til Baie de Lampaul, 2300 m. S. 78° V. fra Pyramiden Ruinov. 48° 28' 30" N. Br. 5° 3' 26" V. Lgd.

291. Vrag uskadeligt. Fyrskibet »Royal Sovereign« SØ. England. Vraget af Dampskibet »Frognor«, som laa sunket 4 1/2 Kbl. SØ. for Fyrskibet »Royal Sovereign«, er ikke mere farligt for Skibsfarten, hvorfor Afmærkningen er inddraget. 50° 42', N. Br. 0° 27', V. Lgd.

292. Fortøjtønder. Wolf Rock. England SV.-Kyst. Ved Wolf Rock ligger nu to sorte Kugletønder som Fortøjtønder i 70 m. Vand, henholdsvis 2 1/2 Kbl. og 1 Kbl. N. 52° Ø. fra Fyrtaarnet. 49° 56', N. Br. 5° 48', V. Lgd.

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

293. Lystønde flyttet. Sud Ouest de la Coubra. Passe Nord. Gironde. Frankrig. Da Grunden i Passe Nord i Gironde har forandret sig, er den sorte Lystønde, der viser rødt, fast Lys, ved SV.-Kant af Pointe de la Coubra, »S E du Demi Banc« eller »S O de la Coubra« flyttet 3/4 Kbl. SV. hen. 45° 40' 55" N. Br. 1° 16' 8" V. Lgd.

294. Grund findes ikke. Sekondi Bay. Chama. Afrika V.-Kyst. Grunden, som var rapporteret at ligge i Sokondi Bay, 1 1/4 Sm. N. 66° Ø. fra Fort Orange, er fortaget eftersøgt, og derfor udtaget i Kortene. 4° 56', N. Br. 1° 41' V. Lgd.

295. Brænding. Kap Frio S. Tønde inddraget. Robert Hafn. Lüderitz Bucht. Tysk Sydvest-Afrika. Tønden ved Haifisch Fels, ved N.-Spidsen af Grunden Haifisch, er inddraget. S. for Falsche Kap Frio er der med høj Sø set svær Brænding 3 Sm. fra Kysten og i SØ. t. S. 1/4 S., 8 Sm. fra Falsche Kap Frio, paa 18° 36' S. Br. 12° 9' Ø. Lgd. Kysten har paa denne Strækning hidtil været antaget for at være ren.

296. Fyr forandret. Mossel Bay. Cape. Syd-Afrika. I Mossel Bay viser det faste Fyr paa Molehovedet ved Aliwal rødt Lys fra N. 7° V. gennem N. til N. 8° Ø., og grønt Lys Ø. for N. 8° Ø. 34° 11' S. Br. 22° 9' Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr i Ermo Bay, c. 1 Sm. V.-ligere, er slukket.

297. Taagesignal. Belle Isle S.-Ende. Newfoundland. Naar Sirenen ved Fyret paa Belle Isle S.-Ende er i Uorden, gives Taagesignalet med Et-Knald hver 10 Minutter, og dersom et Skib høres i farlig Nærhed, med endnu et Knald, der gentages hver 5 Minutter, indtil Skibet har passeret Stationen.

298. Taagesignal. Bird Rocks. Magdalen Islands. Gnlf of St. Lawrence. Kanada. Naar Diaphonen ved Bird Rocks Fyr er i Uorden, gives Taagesignalet med Et-Knald hver 10 Minutter, og dersom et Skib høres i farlig Nærhed, med endnu et Knald, der gentages hver 5 Minutter, indtil Skibet har passeret Stationen.

299. Undervands Klokker udlagt. Harbour Shoal. Louisburg Harbour. Cape Breton Island S.-Kyst. Ø. for Harbour Shoal er paa Bunden udlagt to Undervands-Klokker, hvorpaa der i Taage slaas To-Slag omtrent 5 Gange i hver Minut. Kun den ene Klokke er i Brug, den anden tjener som Reserve. Den ene ligger 174 m. S. 65 1/4° V. fra Louisburg Klokketønde og 1150 m. S. 44 1/2° Ø. fra Louisburg Fyr. 45° 54' 7" N. Br. 59° 56' 37" V. Lgd. Den anden ligger 256 m. S. 65 1/4° V. fra Louisburg Klokketønde og 1120 m. S. 40 1/2° Ø. fra Louisburg Fyr. Klokkerne er ved elektriske Kabler forbundet med Land; 1/4 Kbl. SØ. for hver Klokke ligger en Spirtonde som Mærketønde.

300. Fyr tændt. Bass River. Cobequid Bay. Minas Basin. Bay of Fundy. Nova Scotia. Et rødt, fast Fyr er tændt paa V.-Siden af Bass River Munding. Flammens Højde: 12 m. Synsvidden: 7 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Hvid. 10 m. høj Fyrbbygning, der staar 120 m. N. for og inden for Pynten paa Flodmundingens V.-Side. 45° 23' 50" N. Br. 63° 47' 5" V. Lgd.

301. Taagesignal forandret. Gannet Rock. Bay of Fundy. New Brunswick. Fra 1ste Februar 1908 gives Taagesignal ved Gannet Rock Fyr med en Diaphone, der hver 2 Minutter giver Et-Stod af 3 Sek. Varighed. Naar Diaphonen er i Uorden, gives Taagesignalet med Et-Knald hver 10 Minutter, og dersom et Skib høres i farlig Nærhed, med endnu et Knald, der gentages hver 5 Minutter, indtil Skibet har passeret Stationen.

302. Fyrskibet »Nantucket Shoals« permanent ombyttet. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Nantucket Shoals« Nr. 66 er permanent ombyttet med Fyrskib Nr. 85. Det viser et hvidt, fast Fyr fra hver af dets to Master. Taagesignal og Undervands Taagesignal er uforandret. Skroget er rødt, mærket »Nantucket Shoals« og 85 med hvidt; det har to Master med hvid Ballon paa hver Top. 40° 37' 5" N. Br. 69° 36' 33" V. Lgd.

303. Tønde udlagt. Fort Michie. Great Gull Island N.-Side. Long Island Sound. En rød og sort vandret stribet Spirtonde er i 4 m. Vand udlagt ved en Klippe ud for Fort Michie, fra New London Fyr i S. 9° V. og fra Little Gull Island Fyr i S. 73° V.

304. Vrag borttaget. Delaware River. Vraget af Fartøjet »Alfred«, der laa sunket oven for Greenwich Point, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

305. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« atter udlagt. North Carolina. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 72 inddraget. Fyr og Taagesignal er uforandret, men Skibet giver nu Undervands Taagesignal med Klokke, hvorpaa slaas Nr. 46 saaledes: 4 Slag, 3 Sek. Pause, 6 Slag, 5 Sek. Pause. 34° 20' N. Br. 76° 25' V. Lgd.

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

306. Forandring af Fyr. Cape San Blas. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Cape San Blas midlertidige Fyr er ombyttet med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Omtrent den 1ste Marts 1908 ombyttes dette med et permanent, hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 20 Sek. Fyrapparat af 3die Orden. 29° 40' 2" N. Br. 85° 21' 36" V. Lgd.

307. Fyr tændt. Lods-Station. Mississippi River. Louisiana. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Lods-Stationen paa Ø.-Kysten af Mississippi River, 1 1/4 Sm. N. 25 1/4° V. fra South Pass Fyr og 2 1/2 Sm. N. 6 1/4° V. fra Head of Passes Fyr.

308. Fyr forandret. Lystønde inddraget. Bolivar Point. Galveston Harbor. Texas. Bolivar Point hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. 29° 22' 5" N. Br. 94° 46' 0" V. Lgd.

Galveston Lystønde Nr. 4, der laa i 7 m. Vand tæt uden for Pelican Spit Ø.-Ende, er permanent inddraget.

309. Forestaaende Forandring af Fyr. Plum Point. Port Royal. Jamaica. Den 1ste Juli 1908 forandres Plum Point faste Fyr til at vise hvidt Lys fra S. 61° Ø. gennem S. til S. 10° V., rødt Lys fra S. 10° V. gennem V. til N. 41° V., i øvrigt er Fyret formærket. 17° 55' N. Br. 76° 46' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

310. Uddybning fuldført. Livorno. Italien. Uddybningen i den S-lige Del af Livorno Forhavn er fuldført.

311. Fyr i Orden. Isola di Ponza. Isole Pontine. Fyret paa Punta della Guardia, Isola di Ponza S.-Spids, er atter i Orden.

312. Dybde i Suez Kanal. Ægypten. Fra den 1ste Januar 1908 er det største Dybgaende, hvormed det tillades Skibe at passere Suez Kanal, forøget fra 8,2 m. til 8,3 m.

313. Midlertidigt Fyr tændt. Cap Bengut. Alger. Cap Bengut hvide, faste Fyr er ombyttet med et midlertidigt Fyr af samme Karakter. Lysevnen: 14 Sm. Det er anbragt paa det NV.-lige Hjørne af Fyrtaarnets Galleri.

Det ny Fyr bliver et hvidt Lynfyr, der hver 25 Sek. viser Fire-Lyn.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

314. Belysning. Pnom Penh. Fransk Indo Chine. Ledefyrene for det N.-lige Løb i Pnom Penh er slukket. Hvert Aar efter Uddybningen afmærkes Løbet med Tonder, der er belyst om Natten.

315. Fyr tændt. Taagesignal oprettes. South West Horn. Rugged Islands. China. Paa South West Horn er tændt et Fyr med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 29 m. Linseapparat af 6te Orden. Lyset er rødt fra S. 69° Ø. gennem Ø. til N. 6° Ø., i øvrigt hvidt, undtagen hvor det skjules af Land mellem S. 33° Ø. og S. 36° Ø. Lysevnen: 15 Sm. for det hvide, 8 Sm. for det røde Lys. Hvid, 7 m. høj Fyrbygning paa Øens V.-lige Top.

Taagesignal skal senere gives med Kanonskud. 30° 25', N. Br. 121° 58' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg. Korts eller Bogs Nr. Frankrig:

N 5376 Baie de Rigny et ses abords (Côte NE. de Madagascar). Foreløbig Udgave.

R 3465 Port d'Alger et ses environs. 1907.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1—3 til »Den Danske Lods«. 6te Udgave 1905.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Den Danske Havne-Lods«. Femte Udgave 1906.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1—3 til »Den Islandske Lods«. Anden Udgave 1903.

Forandringer og Tilføjelser til »Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande«. 1907.

Kort Nr. 220. Store-Bælt. Nordlige Blad. 1:70,000. Dybder og Højder er angivet i Meter. Pris: Paa Kortlærred 4,00 Kr., paa Papir 3,00 Kr. 1908.

Kort Nr. 222. Islands Svdkvst. Vestmannaeyjar. 1:80,000. Dybder og Højder er angivet i Meter. Pris: Paa Kortlærred 2,00 Kr., paa Papir 1,50 Kr. 1908.

Kort A. Forklaring af Tegn og Forkortelser, anvendt i Kort, udgivne af Det Kongelige Søkort-Arkiv, Kjøbenhavn. Pris: 0,25 Kr.

INDHOLD:

Skibsreder Ad. Carl. — Kjøbenhavns Frihavn. — Kjøbenhavn, d. 6. Februar 1908 — De danske Bjergere i Norge. — Kantajn Brand. — S/S. »Dora«s Stranding. — Fragtmarkedet. — Ugens Havvarier. — Skibselretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittinio à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

Københavns ny Sandkagebageri

B. F. Abrahamsens Effit, A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Febr. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	90 ¹ / ₄ —90	90	90 ¹ / ₄
Danmark.....	—	—	—
Norden.....	85 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	85 ¹ / ₂	85 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	61 — 60 ³ / ₄	60 ³ / ₄	61
Carl.....	—	86 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
Dannebrog.....	—	83 ³ / ₄	85
Skjold.....	60 ³ / ₄	60 ³ / ₄	61
Urania.....	—	52 ¹ / ₂	53
Union.....	—	64 ¹ / ₂	65 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....	—	82 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂
Højmdal.....	—	—	—
Østasiatiske.....	180 — 129 ¹ / ₄	129 ¹ / ₂	130
Østerøen.....	—	—	—
Nordøen.....	—	—	—
Gorm.....	—	—	—
Torm.....	—	—	—
Inga.....	—	—	—
Cimbria.....	—	—	—
Vesterhavet.....	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	—	—	—
Foren. Bugser-Selsk.....	—	—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	78 ¹ / ₂ —74	74 ¹ / ₄	74 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....	—	—	—
5 % Østasias. Komp.....	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % t. tats. amort.....	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	—	95 ¹ / ₂	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	—	84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.....	—	87	89
4 % — — 2. Serie..	—	91 ¹ / ₄	92
4 % — — 1. — ..	—	94 ¹ / ₂	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	—	86 ¹ / ₂	87
4 % — — 7. — ..	—	91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..	—	91 ¹ / ₄	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	—	92 ¹ / ₄	92 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	153 ³ / ₄ — ¹ / ₂ — ¹ / ₄	153 ¹ / ₂	154
Privatbank.....	123 — 122 ¹ / ₂	122 ¹ / ₄	123
Landmandsbank.....	135 ¹ / ₂ — ¹ / ₄ —135	134 ³ / ₄	135 ¹ / ₂
Handelsbank.....	140 — ¹ / ₄	139 ¹ / ₄	140
Grundejerbank.....	89 ¹ / ₂ — ¹ / ₄ —89	88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	75 ¹ / ₄	76	76 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....	—	97	97 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	205 — 204 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	204 ¹ / ₂	204 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	143 — ¹ / ₄	143	143 ¹ / ₄

Vekselkurs d. 4. Februar 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.26	18.22
Paris.....	72.70	—
Amsterdam.....	151.60	—
Wien.....	78.15	—

Notering paa Berlins Bers d. 4. Februar 1908.

Russiske Noter.....	214.80
4 % Russiske Consols.....	83.10
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	74.25
5 % Mexikanske 1899.....	101.90
5 % Rumænske Stats.....	101.10
4 % — — 1890.....	92.50

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

„Foren. Dampsk.“ 114,000, „Norden“ 26,000, „Kbhvn.“ 26,000, „Dannebrog“ 10,000, „Gorm“ 2,000, „Urania“ 14,000, „Højmdal“ 4,000, „Dansk Russisk Dampsk.“ 488,000, „Østas. Komp.“ 100,000, „Danmark“ 30,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Carl“ 12,000, „Skjold“ 4,000, „Union“ 22,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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 Uøjt og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossøjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Den almindelige danske

Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Torsdagen den
20. Februar Kl. 7 Eftm. i Prins Vilhelms Palæ (Larsens
Lokale) St. Annæ Plads Nr. 13, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1907.
2. Ændring af Lovenes Paragraf 6.
3. Ændring af Lovenes øvrige Paragrafer.
4. Fastsættelse af Formandens Løn.
5. Valg af Formand.
6. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
7. Valg af 2 Revisorer.
8. Forslag til Sammenslutning med Navigatørforeningen.
9. Valg af Æresmedlemmer.

Medlemmer som ikke har indsendt deres Stemme-
seddel bedes indsende den hurtigst.

Bestyrelsen.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Proviinsbyer.

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

Dansk Styrmandsforening

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Søndag
den 9. Februar 1908 Kl. 4 Eftm. i Prins Vilhelms
Palæ (Larsens Lokale), St. Annæ Plads 13.

Dagsorden efter Lovenes § 14, derunder Valg af
Bestyrelsesmedlemmer og 1 Revisor, endvidere Forslag
til Lovændringer og Forslag til Stiftelse af en Løsøre-
forsikring.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Dansk Sejlskibsrederiforenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling i Svendborg Tirsdag
den 18. Februar 1908, Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Formiddag i
Borgerforeningens Lokaler (Indgang fra Fruestræde) i
Svendborg.

Dagsordenen vil blive bekendtgjort i næste Nummer.

C. Jensen,

Formand.

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

der uddanner unge Mennesker for Koffardimarinens, ud-
sendes paa Togt fra April til September.

Selvskreven Ansøgning om Optagelse indsendes inden
1ste Marts, Adr.: Stiftelsen „Georg Stages
Minde“, Højbroplads 6.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, For-
ældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke.
Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest — tillige
indeholdende Udtalelse om Synstyrke og Farvesans —
samt andre Oplysninger om Eleven maa medfølge.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og
Undervisning om Bord er frit, dog fordres den ensartede
Paaklædning betalt med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil blive sendt 1ste Marts.
Antages Ansøgeren, vil der blive tilsendt ham et Sæt
Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning, hvori mødes
om Bord.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paa-
klædningen.

De private Assuranceurere lim.

i Kjøbenhavn

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

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

LANDMANDSBANKEN

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

Belgier,

22¹/₂ Aar, talende flydende Engelsk, Tysk, Fransk, Norsk og Hollandsk, 4 Aars Erfaring i Skibsmæglerbranchen, søger Stilling i Danmark. Billet, mrk.: „156“, modtager Bladets Kontor.

Skib til Salg.

Skonnert „Carla“ af Rødvig, der maaler 13,98 Netto Tons, har et Dybtgaaende af 6 Fod og laster c. 40 Tons er til Salg ved Henvendelse til **L. P. Larsen**, Hjørring-gade 31, Restaurationen. Telefon Ø. 1833 y.

Galease.

En Galease, stor 22,22 Tons Netto, laster 1000 Ctn. dw. og har de sidste Aar udelukkende sejlet med Mel og Cement, er til Salg hos

Rasmussen & Nielsen
Skibsbyggere
Nykjøbing, Falster.



Prima Rugbrød
til
Skibsprovantering.

Telefon 4922

Forstædernes

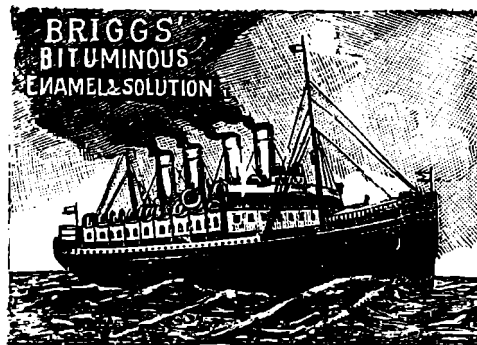
Brottefærker

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5562.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Aalborg Akvavitte.

Førerplads

paa en mindre Dampet op til c. 6 Tons dw. ønskes. Vedkommende er 31 Aar og har gode anbefalinger. Om ønskes, vil en Kapital indskydes.

Billet, mrk.: „164“, modtager Bladets Kontor.

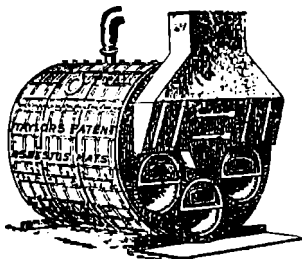
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kadelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kadelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Kunsthfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 510.

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.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Emallien

paalægges varm — 1/16“ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk

Galease

„Familien“, 40 N. Reg.-Tons, 50 Brutto Reg.-Tons, laster 90 Tons d. w. 6000 Kubikfod Træ og sejler uden Ballast, er til Salg hos

Skibsfører A. Weber
Kongensgade 21. Marstal.

Skonnert

„Mathilde“ af Faaborg, der maaler 22⁷/₁₀₀ Tons og laster 950 Cnt., er meget billig til Salg, naar Handel kan ske snarest ved Henvendelse til

N. P. Jeppesen,
Falsled pr. Stensgaard St.

Aarhus Havn.

Leveringen til Syd-Havnen af:

3,600 Kubfvn. Søsten, hvoraf 2,200 Kubfvn. i 1908, 270 Kubfvn. Haandøten, 680 — Singel,

alt + 10 pCt., udbydes herved efter nærmere Betingelser, som kunne faas paa Havneingeniørens Kontor i Administrationsbygningen, hvor Tilbud for større eller mindre Partier, mærkede med Leverancens Betegnelse, indgives inden Lørdag den 15. Februar, Kl. 3 Efterm., for samme Dag Kl. 4 Efterm. at aabues offentlig sammesteds.

Aarhus Havneudvalg, den 29. Januar 1908.

Jagt til Salg,

bygget i 1878 til Stensfiskeri, drægtig 17⁴/₁₀₀ Br. Tons, laster 35 Tons d. w., udmærket udhalet, kan, grundet paa Ejers Død, købes billig ved Henvendelse til

J. O. Sørensens Enke,
Strandvejen 51, Thisted.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 46 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverer til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler Aarhus.

P. Schous

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

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vörkamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

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

Emil Starck

Skibsmægler.

Abo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen.
Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Bidrag til Sømandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

AXEL LUND

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

**Ægte engelsk
Bitumenfernis**

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

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 Day, 20, Tel. 156.

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

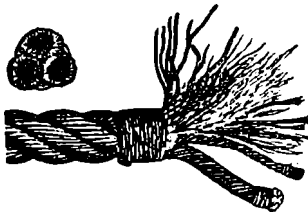
Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

Taifuntrosser



(pat. Tyskt., Engl., Belgien, O. S. A. etc.)

bestående af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de Bæste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenseure

Telefon-Nr.
42

**Schmidt's
Patent Davit.**

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

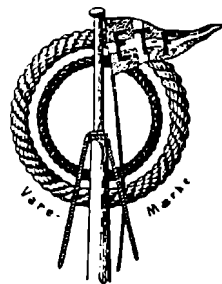
KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: KAYDYHR.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trøfles Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herrekvipering.

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

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Februar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløve, Friløve. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislister.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
 København C. Telegr. Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet 6282. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1036.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
 Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
 Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Anns Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

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

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

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

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

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
 Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
 Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Sprituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialiter: **Skibsklosetter.**

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

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: »Yard». Telf. Nr. 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gæstværkshaven.

Fabrik for selvsomørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren »Sarpsborg»
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk »Veritas» til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers

og
Sigurdssens, Nordby, Fanø

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2816a
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skonnert

»Pauline» 27,98 Tons, laster
60 Tons dw., er til Salg ved
Henvendelse til

H. P. Jørgensen,
Prindsegaden, Marstal.

Jagt til Salg,

bygget i 1878 til Stønfiskeri,
drægtig 17⁴/₁₀₀ Br. Tons, laster
35 Tons d. w., udmærket
udhalet, kan, grundet paa Eje-
rens Død, købes billig ved
Henvendelse til

J. O. Sørensens Enke,
Strandvejen 51, Thisted.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

»Vanhaarat».

Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts

selvvrirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

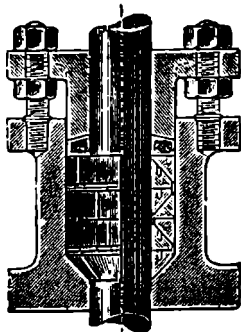
Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.
Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige
Generalforsamling Lørdagen den 15. Februar d. A. Kl. 6
Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal
Nr. 18, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive fore-
taget:

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

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-
skaberne for 1907 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-
gens Kontor hver Søndag fra Kl. 11¹/₂—2 fra den
1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse
over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes
paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 21. Januar 1908.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

Palle Sørensens Efft.

Selvtorvet 4.

Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.

Telefon 7262.

Galease.

En Galease, stor 22,22
Tons Netto, laster 1000 Ctn.
dw. og har de sidste Aar
udelukkende sejlet med Mel
og Cement, er til Salg hos

Rasmussen & Nielsen

Skibshyggere

Nykjøbing, Falster.

Dampskibsfører søges.

En energisk, helst yngre
Skibsfører søges til et Damp-
skib i Nord- og Østersøfart.
Reflekterende bedes indlægge
Bill. nrk: »Dampskibsfører»,
med Oplysning om tidligere
Fart og Anbefalinger, paa
dette Blads Kontor.

Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 13. Februar 1908.

Den Krise, der indtraadte i Passagerfarten over Atlanterhavet kort efter Nytaar, er nu atter overstaaet, idet det er lykkedes at tilvejebringe Enighed mellem de interesserede Selskaber paa den allerede i Januar bebudede London-Konference mellem britiske og kontinentale Linier.

De nedenfor gengivne Ritzau-Telegrammer meddeler de Oplysninger om Konferencens Resultater, som indtil nu er kommet til Offentlighedens Kundskab.

Sammenholder man disse Telegrammer med dem, der i sin Tid bragte Meddelelse om de første Prisnedsættelser for godt og vel en Maaned siden, saa synes det at fremgaa, at Cunard Linien i al Fald for saa vidt har maattet give efter, som den har maattet lade sine to ny Kæmpedampere indtage en Særstilling indenfor Atlanterhavstrafiken.

London, 8. Februar. Dampskibskonferencen i London er nu afsluttet med et tilfredsstillende Resultat, idet de i Konferencen deltagende Dampskibsselskaber er enedes om Billetpriiserne for den nordatlantiske Trafik, saavel for 1. og 2. Kalyts-Passagerer som for Mellemdæks-Passagerer. Billetpriiserne vil herved atter blive bragt paa deres normale Højde. Følgende Dampskibsselskaber har sluttet sig til Overenskomsten: Allan-Linien, Anchor-Linien, American-Linien, Atlantic-Transport-Linien, Canadian-Pacific-Linien, Compagnie Transatlantique, Cunard-Linien, White-Star-Linien, Dominion-Linien, Leyland-Linien, Hamburg-Amerika-Linien, Norddeutscher Lloyd, Holland-Amerika-Linien og Red-Star-Linien.

London, 10. Februar. Det meddeles officielt fra Liverpool, at man ved de transatlantiske Dampskibsselskabers Konference opnaaede en Overenskomst for 3 Aar, ved hvilken Kalytspriiserne vil være de samme for alle Selskaber hele Aaret rundt med Undtagelse af de kanadiske Selskaber, der, om de ønsker det, kan nedsætte Taksterne med 30 sh. i Vintersæsonen. Der vil fremtidig ikke være nogen Rabat paa 1. og 2. Klasses Dobbeltbiller. 3. Klasses Taksterne er ført tilbage til den gamle Højde, medens Miniums-Taksterne for 1. og 2. Klasse gennemgaaende er højere end tidligere. Taksterne for Passagererne med Dampskibene »Lusitania« og »Mauretania« er højere end med de andre Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab er, efter hvad der meddeles, af Dampskibskonferencen i London anmodet om at forhøje sine Billetpriiser for den nordatlantiske Trafik, saaledes at disse naar deres tidligere Højde, og Selskabet har erklæret sig villig dertil.

Efter at Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund havde bragt i Erfaring, at Børskomiteen i Riga agtede at foretage en Revision af Riga Børs-Usance, fremsendte Forbundet i December f. A. til den nævnte Komite de Certepartiændringer, der er udarbejdet og vedtaget af Forbundet i Forening med Norsk Sejlskibsrederforening, Verband Deutscher Küstenschiffer, Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg og Vestkustens Sjöfartsförening. Blandt disse Certepartier var: »Wood charters from the Baltic and White Sea«, »Pitropscharters« og »Bulkcharters«, og det henstilledes til Komiteen at tage de paagældende Ændringer under velvillig Overvejelse.

Navnlig henledede man Komiteens Opmærksomhed paa den nu gældende Adresse-Kommission i flere russiske Havne, hvilken Afgift Sejlskibsrederne kun kan føle som særdeles trykkende ved Siden af de andre be-

tydelige Skibsudgifter — ikke mindst efter at den til Dels er bortfalden for Dampskibenes Vedkommende. I Betragtning heraf maatte Forbundet i høj Grad lægge Vægt paa, at Sejlskibene blev ligestillet med Dampskibene i Henseende til Adresse-Kommissionen.

Paa denne Henvendelse har Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund senere modtaget Svar fra Børskomiteen, i hvilket denne beklager ikke at kunne efterkomme de fremsatte Ønsker, hvilket Standpunkt motiveres dermed, at en Kutyme, der i Tidens Løb har fæstnet sig, ikke lader sig ændre paa Foranledning af enkelte Grupper af Interessenter. Opmærksomheden henledes imidlertid paa, at Usancens Bestemmelser er deklaratoriske, og at Interessenterne saaledes er i Stand til ved nøjagtige Stipulationer i Certepartier eller andre Kontrakter at hindre de Bestemmelser, der maatte være dem imod, fra at træde i Virksomhed. Børsusancerne har kun Gyldighed, naar Forholdet ikke ved Certepartier eller paa anden Maade foreligger nøjere bestemt.

Forøvrigt er Bestemmelserne vedrørende Adresse-Kommission i Børsusancernes nuværende Redaktion ens for Sejlskibe og Dampere.

Skibsføreres Aktietegning. Under Titlen: »Hvilke er Skibsførernes store Opgave?« er der i den senere Tid fremkommet nogle Artikler her i Bladet fra Skibsførere, der bl. a. har fremhævet det uheldige i, at en Mand for at opnaa en Førerstilling ofte maa indskyde en betydelig Kapital i Selskabet.

I det tyske Søfartsblad »Hansa« for Januar Maaned d. A. findes optaget en Artikel, der er i temmelig nøje Overensstemmelse med de her i Bladet fremkomne og ikke er uden en vis Interesse. Bl. a. fremhæves det, at Selskaber, der fordrer af deres Førere, at de skal indskyde Kapital, ikke kan være videre kapitalstærke, og at Rederne mister en Del af deres Autoritet ved en saadan Ordning. Indsenderen mener, at de nautiske Organisationer bør undersøge Sagen til Bunds og eventuelt søge gennemført et Lovforslag, der forbyder et saadant Forhold, da dette medfører, at først og fremmest de kapitalstærke og ikke de dygtige har Chancer for at opnaa Førerstillinger.

Til den indsendte Artikel knytter »Hansa« Ønsket om at faa Spørgsmaalet yderligere belyst, ikke blot fra Skibsfører- men ogsaa fra Rederkredse — et Ønske, der saavidt vi kan se ogsaa vilde være berettiget for danske Forholds Vedkommende.

Skandinavien—Amerikalinien og Sverig. Stockholm, d. 10. Februar. (Ritz. Bur.). Kommercekollegiet har i Dag besluttet at fraraade en af Skandinavien—Amerika Linien i Kjøbenhavn fremsat Henstilling om med Bibeholdelse af det Generalagentur med Sæde i Malmø, som repræsenterer Selskabet her i Landet, at maatte oprette et nyt Generalagentur med Sæde i Stockholm. I Motiveringen til Kommercekollegiets Beslutning henvises til, at hele Emigrationsspørgsmaalet for Øjeblikket er under Overvejelse, og at det derfor ikke kan anses for heldigt at forøge Antallet af Emigrantagenturer.

Det danske Redningsvæsen. Af den nu offentliggjorte Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed i Aaret fra 1. April 1906 til 31. Marts 1907 fremgaar, at

der i Aarets Løb er forefaldet 24 Redningsforetagender, nemlig 20 med Redningsbaade og 4 med Raketapparater. Antallet af Reddede har udgjort ialt 208; af disse rededes 127 ved Redningsbaadene og en Motorbaad og 81 ved Raketapparaterne.

Foruden de Tilfælde, i hvilke Skibbrudne er bleven frelst ved Redningsvæsnet's Hjælp, har Redningsapparaterne i 35 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger. Af Dampskibene »Vestkysten« og »Vesterhavet« er der desuden hyppigt i Aarets Løb ydet Assistance til forkellige Fiskerbaade.

Siden Redningsvæsnet's Oprettelse, 1. Januar 1852, er der ialt paa de danske Kyster reddet 8,419 Mennesker; hertil kommer yderligere 30 i Aarene 1850—1851, medens Redningsvæsnet var under Organisation.

Vi har fra Hr. Restauratør C. Ulrichsen modtaget en Skrivelse, af hvilken vi uddrager følgende:

Den 12. Oktober 1907 blev Dansk Sø-Restaurations Forening stiftet.

Denne er en faglig Forening, hvis Formaal er at samle alle søfarende Restauratører, Hovmestre og Kokke fra Danmark til ét, for at varetage Fagets Interesser.

Foreningens første Opgave er, naar den tæller 3 à 400 Medlemmer, at henvende sig til Rederiforeningen med Anmodning om, at denne Forening vil arbejde hen til, at der ansættes Sø-Restauratører i alle Skibe. Vil Rederiforeningen støtte os i dette Spørgsmaal, saa vil Dansk Sø-Restaurations Forening oprette et Anvisningskontor, hvor Rederne eller deres Repræsentanter kan faa anvist virkelig gode og dygtige Restauratører, Kokke, Messe- og Kahytsdrengene. Af Drengene anvises kun de, der vil lære at koge og gaa Restaurationsvejen til Søs.

Dansk Sø-Restaurations Forening vil samtidig støtte Kogeskolen for Skibskokke ved gennem sine Medlemmer at kontrollere de unge Mennesker, som efter 18 Maaneders Sejlads som Kahyts- eller Messedreng søger Plads som Elever paa Kogeskolen og ved at udtage og anbefale de bedste; de uduelige og daarlige kan vi ikke bruge i vort Fag, som faktisk kræver megen Paapasselighed og Agtpaaagivenhed.

C. Ulrichsen,
Restauratør,
S/S »Nordkape« af Kjøbenhavn.

Norges Handelsflaade. Generalkonsulatet i Kristiania har d. 8. f. M. indberettet til Udenrigsministeriet:

Af de offentliggjorte Statistiker fremgaar det, at den norske Handelsflaade d. 1. Januar d. A. bestod af:

1,649 Dampskibe med	1,336,571	Brutto Tons
1,444 Sejlskibe med	740,567	—
66 Motorfartøjer med	3,189	—

eller tilsammen 3,159 Fartøjer med 2,080,327 Brutto R.-T.

I Løbet af 1907 har der været en Tilvækst af 83 Dampskibe med 96,460 Tons og 15 Motorfartøjer med 720 Tons, hvorimod Sejlskibsflaaden er aftaget med 89 Skibe og 43,590 Tons.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavn. I Anledning af, at det store Kursfald i Dampskibsselskabet

Kjøbenhavns Aktier er bleven sat i Forbindelse med Firmaet H. Meyer & Co.s Standsning, meddeler Bestyrelsen for Dampskibsselskabet, at Selskabet er ganske ubørørt af Betalingsstandsningen.

Dampskibsforbindelsen Trelleborg—Sassnitz. Forslaget om Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Trelleborg og Sassnitz er i Følge Ritz. Bur. nu indsendt til det prøjsiske Deputeretkammer, ledsaget af Motivering og af den mellem Prøjsen og Sverig afsluttede Overenskomst. Forslaget, der, som meddelt, ogsaa er forelagt den svenske Rigsdag, gaar ud paa, at den nuværende Dampskibsforbindelse, som er i Hænderne paa et statssubventioneret privat Selskab, skal indstilles og erstattes af en Dampfærgeforbindelse, som drives af den svenske og den prøjsiske Regering. Kontrakten med det Dampskibsselskab, der nu opretholder Forbindelsen, udløber i 1910. I Forslaget kræves Bevilling til at anvende en Sum af ialt 8,810,000 Mark; deraf til Anskaffelse af to Færger 4,510,000 Mark. Efter den afsluttede Overenskomst skal hver af Staterne sørge for Anlægene i sin Havn; desuden er man bleven enig om, at hvert Land skal føre sine Færger for egen Regning. Driften kan ventes begyndt i Sommeren 1909.

(Ritz. Bur.)

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dansk Søfartstidende har paa et d. 8. ds. afholdt Møde valgt Direktør for De private Assurandører, Carl Will til Formand i afdøde Skibsreder Ad. Carls Sted.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Bestyrelsen for Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft har paa et i Gaar afholdt Møde vedtaget at foreslaa den til d. 28. Marts d. A. fastsatte Generalforsamling at udbetale et Udbytte af 7 pCt. for Aaret 1907.

Burmeister & Wain's Flydedok. Efter hvad »Berlingske Tidende« erfarer, agter Burmeister & Wain at indlede Underhandlinger med Kjøbenhavns Havnevæsen om en yderligere Uddybning af Indløbet til den store Flydedok. Da Dokken for et Par Aar siden blev anbragt, tilvejebragte Havnevæsnet efter Værftets Ønske det nuværende Indløb, der har en Dybde af 22 danske Fod.

Forhaabentlig vil Forhandlingerne føre til et positivt Resultat; thi fornuftigvis kan der ikke være nogen Tvivl om, at en passende Uddybning ud over den nuværende Dybde vil forøge Flydedokkens Ydeevne i ganske væsentlig Grad.

Forøvrigt har hele Spørgsmaalet i den sidste Tid været Genstand for en ivrig Diskussion i forskellige Dagblade og har et Par Steder formet sig som en Kritik af Havnevæsnet — en Kritik, der paa Sagens nuværende Stadium maa synes mere velment end egentlig velmotiveret.

Skagens Lodseri. Marineministeriet har under 1. ds. udfærdiget et nyt særligt Reglement for Skagens Lodseri samt ny Takst for samme. Lodseriets hidtil gældende Reglement og Takst er samtidig ophævet.

Fra Søkort-Arkivet har vi modtaget:

Forandringer og Tilføjelser	Nr. 1, 2 og 3 til »Den Danske Lods«.
—	Nr. 1 til »Den Danske Havne-Lods«.
—	Nr. 1 til »Fyr og Taagesignal-Stationer«.
—	Nr. 1, 2 og 3 til »Den Islandske Lods«.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 65/1907, afsagt d. 5. Februar 1908. De danske Statsbaner mod Dampskibsselskabet »Nordsøen«.

Den 29. Januar 1907 kom Dampskibet »Rusland« af København, paa Rejse til Masnedsund med en Ladning Kul Vest fra gennem Farvandet ind til Masnedsund. Vinden var vestlig, Luften skyet og Farvandet fuldt af Is. Kl. c. 7 om Morgenen ankrede man op ud for Ore Fyr og fik Lods om Bord fra Masnedsund. Kl. 9,55 lettedes Anker, men man gik kun med ringe Fart gennem Isen. Det havde oprindeligt været Meningen at gaa gennem Broen og lægge til Øst for denne, men inden Sejladsen blev Kaptajnen og Lods enig om, at dette under de foreliggende Forhold kunde være farligt, og de besluttede sig derfor til at lægge til ved Bolværket paa Vestsiden af Broen ved dennes nordlige Ende.

Da man var kommen i Nærheden af Broen, ændredes Kursen i Retning af Sjælland, og noget efter, medens Skibet gik i Retning af den vestre Mole, stoppedes Maskinen. Kort efter, i Nærheden af Broen, gav Lods en ordre til at faa Agterskibet drejet ind til Bolværket og Forstævnen mod Broen, Ordre til Bakning og et lille Øjeblik efter til at kaste Styrbords Anker. Disse Ordre udførtes straks, og Skibet drejede ogsaa endda lidt hurtigere end ventet; imidlertid standsede Farten ikke som beregnet, og Skibet lønede derfor — Kl. 10,45 — med Stævnen og Bagbords Anker mod Jernbanebroens nordlige Side c. 24 m. fra Land, hvorved baade Broen og Skibet led en Del Skade.

Efter udtaget Stævning har derefter de danske Statsbaner paastaet Dampskibsselskabet »Nordsøen« tilpligtet at betale Kr. 6,993.93 med Renter og Sagens Omkostninger. Statsbanerne hævder, at Skaden maa antages at skyldes fejlagtig Manøvrering fra Skibets Side, og at dette, selv om det maatte være uden Skyld, dog i Henhold til § 3 i Reglement for Jernbanebroen ved Masnedsund af 16. Oktober 1883, hvor det hedder: »Ethvert Fartøj hæfter for den Beskadigelse, det maatte tilføje

Broen og dens Afviserværker«, maa være ansvarligt for den skete Skade.

Det indstævnte Selskab, der ikke har bestridt, at der ved Sammenstødet er tilføjet Jernbanebroen Skade til det i Stævningen opgjorte Beløb, har principalt paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagsonkostninger, idet det har hævdet, at Ulykken maa betragtes som hændelig, og at det næppe har været Meningen med de ovennævnte Ord i Reglementet, at der skulde ses bort fra de almindelige Erstatningsregler, samt at en Regel, der bortsaa fra Skyld hos Paasejlerne, ikke kunde gives ved et Befordringsreglement, men kun ved Lov. Subsidiært har Selskabet gjort gældende, at Skaden i hvert Fald delvis skyldes den Omstændighed, at Broen ikke var beskyttet ved Træbeklædning eller Afviserværker. I denne Forbindelse har Indstævnte forbeholdt sig Ret til at søge Erstatning hos Statskassen for den Skade, Skibet havde lidt ved Paasejlingen.

I denne Indstævntes subsidiære Paastand kan der ikke gives Selskabet Medhold, selv om det er rigtigt, at der ved Anlæg af Broer indenfor passende Grænser bør tages Forholdsregler for at undgaa Skade ved Paasejling (navnlig under Gennemsejlingen), kan en Fordring om, at en Jernbro i hele sin Længde skal beskyttes mod mulig Paasejling ved Afviserværker (en Træbeklædning vilde næppe have spillet nogen Rolle) ikke stilles.

Idet der ikke paa Reglementet af 16. Oktober 1883 findes at kunne bygges et udover de almindelige Erstatningsregler gaaende Ansvar for de Indstævnte, vil Spørgsmaalet om Ansvar i Henhold til Sølovens § 8 bero paa, om der fra Skibets Side er udvist nogen Fejl eller Forsømmelse under Manøvreringen.

Om Tidspunktet for de forskellige Manøvrer er der af Skibets Besætning, Lods og et i Land værende Øjenvidne afgivet til Dels modstridende Forklaringer, men det maa dog betragtes som givet, at Ordren til Bakning først er givet, da Skibet var mellem en halv og en hel Skibslængde fra Broen, og Ordren til at kaste Ankeret endnu senere, paa et Tidspunkt da Paasejlingen i Virkeligheden var uundgaaelig.

Kaptajnen og Lods søger Grunden til Paasejlingen i den vestlige Vind og Strøm samt Isforholdene.

Efter det foreliggende maa det vel antages, at Forholdene ved den paagældende Lejlighed har været vanskelige for Skibet og i høj Grad har besværliggjort dets Manøvrering, men dette findes dog ikke at kunne fritage Skibet for Ansvar for den skete Skade; der burde være regnet med den Mulighed, at Strøm og Isforhold var ugunstige og saaledes kunde medføre nærliggende Fare for en Paasejling. Der var derfor Grund til under Manøvreringen at iagttage særlig Forsigtighed, og navnlig til at bakke tidligere end sket. Indstævnte findes derfor efter Sølovens § 8 at maatte hefte med Skib og Fragt for det paastævnte Beløb Kr. 6,993.93 med Renter som paastaet. Sagens Omkostninger betaler Indstævnte med 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. 2/1908, afsagt d. 6. Februar 1908. Grosserer Emil V. Abrahamson mod A/S Det forenede Dampskibsselskab.

Den 8. Februar 1907 ankom D. F. D. S.'s Damp »H. P. Prior« fra Frederiksstad til København med 61 Fade Eddikesyre bestemt til Citanten Grosserer Emil V. Abrahamson. Da Citantens Speditør skulde klarere Fadene, opdagede han, at et af dem var beskadiget, saa at Fadet næsten var udlækket og udbredte en stærk Lugt. Speditøren henvendte sig til Bestyreren for D. F. D. S.'s Reklamationskontor, der sammen med ham tog Skaden nærmere i Øjesyn, uden at det kom paa Tale ved denne Lejlighed, hvorvidt der kunde kræves Erstatning for den skete Skade. Først efter at Citanten havde taget Fadet hjem, har han — der er nogen Uenighed om paa hvilket Tidspunkt — forlangt Erstatning af Dampskibsselskabet, som — under 25. Februar

f. A. — svarede, at da Skaden antagelig skyldtes det haarde Vejr, kunde Selskabet ikke have noget Ansvar.

Ved Stævning af 15. Decbr. f. A. har Citanten indbragt Sagen her for Retten, hvor han har paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale i Erstatning for det beskadigede Fad 96 Kr. subsidiært Kr. 90.25 med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden, subsidiært mod Betaling af Kr. 90.25, samt sig tillagt Sagens Omkostninger.

Der er Strid mellem Parterne om, hvorvidt den skete Reklamation kan betragtes som behørig, men herpaa bliver det ikke fornødent at komme ind, da Ladningsmodtagerne ikke har ladet afholde den i Sølovens § 148 foreskrevne Besigtelsesforretning, og da det er en Selvfølge, at en nok saa behørig Reklamation ikke kan erstatte rettidig afholdt Skønsforretning, der, hvad den nævnte Lovbestemmelse udtrykkelig foreskriver, vilde have udtalt sig om Aarsagen til den forefundne Skade.

Da Besigelse ikke er afholdt, havde det været Citantens Sag at bevise, at Skaden er bevirket ved Forsømmelse fra Selskabets Side, men et saadant Bevis er ikke ført. Der er intet oplyst om Fadets Styrke eller øvrige Beskaffenhed, og de førte Vidner har end ikke — nu saa lang Tid efter — kunnet give nogen bestemt Forklaring om Skadens Art. Sandsynligheden taler for, at Skaden skyldes det haarde Vejr. Allerede af disse Grunde vil de Indstævntes Frifindelsespaastand være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 18 Kr.

Kendelse i S. S. Nr. 104/1907, afsagt d. 15. Januar 1908. Skonnertskipet »Snars« Rederi S. C. Larsen af Brevik mod A/S De forenede Kulimportører.

Nærværende Sag drejer sig om, hvorvidt der tilkommer Citanten, Rederiet for Skonnertskipet »Snars«, Overliggedagsgodtgørelse i Anledning af, at Skibet er bleven opholdt et længere Tidsrum — ialt 32 Dage — i Boness, hvor det skulde indtage en Ladning Kul her til Byen til »De forenede Kulimportører«.

Det mellem de Indstævnte og Skibet oprettede Certeparti lyder paa, at Ladningen skulde indskibes uopholdeligt i regulær Kulgrubetørn som sædvanlig (as customary), og Striden drejer sig om, hvorvidt Skibet er indladet i regelmæssig Tørn efter de i Boness gældende Sædvaner. Det er *in confesso*, at Skibet nogle Gange har været beordret til Spouten og tilbage igen uden at være bleven fuldt indladet. Noget nærmere om Grunden hertil eller overhovedet om Grunden til, at Skibet er blevet opholdt saa længe i Boness er ikke foreløbig oplyst under Sagen, og Parterne har under en foreløbig Procedure i Henhold til Sø- og Handelsretsloven § 32 æsket Rettens Kendelse med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvem af dem der har Bevisbyrden i denne Henseende eller med andre Ord, om det er Citantens Sag at godtgøre, at Skibet ikke er lastet i sædvanemæssig Tørn eller Indstævntes at godtgøre, at det er lastet i regelmæssig Tørn.

Citanten har hævdet, at det maa blive Indstævntes Sag at oplyse Forholdet, dels fordi Indstævnte efter hans Mening har lettere Adgang dertil, dels fordi han formener, at Formodningen efter det foreliggende maa være for, at det er gaaet uregelmæssigt til, da det ikke er sædvanligt, at et Skib opholdes saalænge, men i ingen af disse Citantens Betragtninger kan der gives ham Medhold, og navnlig ses der ikke at være oplyst noget, der kan vække nogen særlig stærk Formodning for, at der er sket Citantens Uret.

Det maa herefter være Citantens Sag at bevise eller dog oplyse saadanne Omstændigheder, der vækker en virkelig Formodning for, at de i Boness gældende Sædvaner med Hensyn til Sejlskibes Adgang til Spouten er tilsidesat til Skade for »Snars«.

Dom i S. S. Nr. 11/1908, afsagt d. 15. Januar 1908. Tiltalte O. N. K., der fra den 7. Juli f. A. havde været udmønstreret med S/S. »Lousiana« af Kjøbenhavn som Fyrbøder paa ubeslemte Tid, rømte i Baltimore den 11. August s. A. sammen med og efter Aftale med nogle andre af Skibets Fyrbødere uden dertil at have nogen Grund.

Domt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 109/1907, afsagt den 30. Jan. 1908. R. Grothmann, Hamburg, som Reder for Dampskibet »Kehdingen« mod Dispatchør L. N. Hvidt, Kjøbenhavn.

Dampskibet »Kehdingen« af Hamburg, der d. 24. Januar 1907 grundstødte i Kalundborg Fjord, kom d. 26. s. M. atter flot ved egen Hjælp, men havde ved denne Lejlighed paadraget sig en Del Beskadigelser, hidrørende dels fra selve Grundstødningen, dels — navnlig paa Maskiner og Inventar — fra Arbejdet paa at tage Skibet af Grunden. Da Doksætning var nødvendig, gik Skibet efter at have udlosset i Dok i Hamburg. De Skøns mænd, der udmeldtes af det derværende Handelskammer for at konstatere de Skader, Skib og Maskiner havde lidt ved Forsøgene paa at bringe Skibet flot (de Skader der var at henregne under Groshavariet) fordelte under Hensyn til det Forhold, i hvilket de forskellige Skader gjorde Doksætning nødvendig, ogsaa den samlede Udgift til Dokleje, der ansloges til c. 3,650 Rm., med 2,750 Rm. paa det partikulære og 900 Rm. paa Groshavariet. Ved Dispatchens Opgørelse her i Kjøbenhavn lod imidlertid Dispatchøren, Indstævnte Dispatchør L. N. Hvidt, under Henviisning til at Maskinreparationen ikke kunde antages at have forlænget Skibets Ophold i Tørdokken, de nævnte 900 Rm. udgaa blandt Groshavariudgifterne og henførte hele Udgiften til Dokleje til det partikulære Havari. Herimod protesterede Rederiet, men da Dispatchøren fastholdt sin Afgørelse, har Citanten, Skibsreder R. Grothmann, indbragt Spørgsmaalet her for Retten. Begge Parter er enige om, at de kun ønsker Rettens Afgørelse af Principspørgsmaalet, idet de er kommen overens om, at saafremt Groshavariet overhovedet skal deltage i Udgifterne til Dokleje, skal det være med det fornævnte Beløb 900 Rm. Citanten har frafaldet Tvangsklausul.

I Følge Konnossementet skulde Havariet opgøres efter York—Antwerpen Reglerne af 1890, men da disse intet indeholder om det her omhandlede Spørgsmaal, og dette saaledes efter Sølovens § 213 henhører under dansk Ret, maa Afgørelsen bero paa den rette Fortolkning af Sølovens § 206.

Indstævnte har i saa Henseende paaberaabt sig, at det i en lang Aarrække baade før og efter Søloven af 1. April 1892 har været Praxis hos vore Dispatchører, at lade Udgifter til Dokleje, der har været nødvendiggjort ved et partikulært Havari, udelukkende falde dette til Last, selv om der ved samme Lejlighed repareredes Skader henhørende til almindeligt Havari, og selv om Reparationen af disse sidste Skader ikke kunde være udført uden Doksætning; kun hvor Reparationen af Skader henhørende til almindeligt Havari har forlænget Skibets Ophold i Dokken, er en passende Del af Udgiften til Dokleje bleven medregnet ved Opgørelsen af Groshavariet.

Selv om det er forstaaeligt, at Indstævnte har følt sig bunden ved denne, i et langt Tidsrum af andre danske Dispatchører fulgte Regel, og at han ikke har ment sig berettiget til at fravige den, kan Retten ikke anse denne Praxis stemmende med Sølovens Bestemmelser; den her omhandlede Udgift findes, da Doksætning maa antages at have været nødvendig baade af Hensyn til den Skade, der henhører under Groshavariet og til den, der henhører under det partikulære Havari at maatte henføres under de Omkostninger, der

er fælles for begge Havarier, og som i Henhold til Sølovens § 206 skal fordeles mellem dem. Naar Indstævnte har henvist til de Synspunkter, der ligger til Grund for Sølovens § 205, findes disse Synspunkter ikke at kunne hjemle den ommeldte Praksis.

Idet der saaledes i Principet maa gives Citanten Medhold, vil Indstævnte være at kende pligtig til at omgøre Dispatchen, saaledes at de fornævnte 900 Rm. opføres blandt Udgifterne ved det almindelige Havari. Sagens Omkostninger hæves.

Dom i S. S. Nr. ^{3/1908} afsagt d. 30. Januar 1908. Rederiet for Skonnerten »H. C. Christensen« af Marstal mod A/S »Alumina«.

Mellem A/S »Alumina« og Mægler H. H. Petersen i Marstal som Agent for vedkommende Rederi oprettedes den 18. Januar 1907 et Certepartiet, hvorved denne forpligtede sig til at lade et eller to Skibe gaa til Poole og der indtage en Ladning Blaaler, som skulde føres til Kjøbenhavn. Saafremt kun et Skib stilledes til Disposition, skulde det være rede til at indlade i August, men i modsat Fald skulde det ene være rede i August og det andet i September.

Den 29. Juli f. A. meddelte Mægler Petersen »Alumina«, at 3m. Skonnert »H. C. Christensen« af Marstal skulde modtage Partiet. Dette Skib var den 23. s. M. afgaaet fra Skellefteå til Gravelines med en Ladning Trælast; det var Meningen, at det efter endt Udlosning dér skulde afgaa til Poole, som under normale Forhold maatte anlages at kunne naas i god Tid. Paa Størstedelen af Rejsen havde Skibet imidlertid stadige sydvestlige Vinde og naaede derfor kun meget langsomt frem; den 8. August passeredes Skagen, og først den 21. Kl. 9 Fm. naaedes Gravelines, hvor Føreren modtog Rederiets Ordre til at afgaa til Poole og derfor fremskynde Losningen saa meget som muligt samt engagere Bugserdamper for at naa Poole i rette Tid. Dette lykkedes imidlertid ikke trods de fra Skibets Side anvendte betydelige Ekstraudgifter, hvoriblandt c. 1000 Frcs. til Bugserdamper, og først den 29. August kunde Føreren telegrafere til Afladerne i Poole, at Skibet kunde være der Mandag den 2. September. Den nævnte Dag Kl. 6 Fm. fortøjedes Skibet i Poole paa anvist Plads og meldte sig klart til at indtage Ladningen, hvis Levering dog først paabegyndtes den 4. s. M. Den 12. September var Indladningen færdig, og allerede d. 20. s. M. ankom Skibet her til Byen.

Det indstævnte Aktieselskab, for hvem det var af yderste Vigtighed at erholde Blaaleret til sin Fabrik, idet denne ellers maatte stande en Del af sin Fabrikation, havde imidlertid inden Skibets Ankomst til Gravelines sat sig i Forbindelse med Rederiets herværende Repræsentant, der i den Anledning den 21. August tilstillede Aktieselskabet en den 20. August (altsaa Dagen før Skibets Ankomst til Gravelines) dateret Skrivelse, hvori det blandt andet hedder, at »H. C. Christensen« endnu ikke var ankommen til Gravelines, men at Rederiet for at hjælpe Befragteren ud af den eventuelle Forlegenhed arbejdede paa at faa et andet mere prompt Skib til at udføre Rejsen. »Alumina« svarede under 22. August, at Selskabet, da det af Rederiets Skrivelse saa, at Certepartiet ikke kunde opfyldes, samme Dag havde givet Ordre til Afladerne i Poole om ad anden Vej at afskibe 50 Tons, og at det reserverede sig Erstatning hos Rederiet for alle deraf flydende Omkostninger. Herimod protesterede Rederiet i Skrivelse af 23. s. M. under Henvisning til, at Skibet jo endnu ikke havde svigtet nogen af sine Forpligtelser. Rederiet meddelte samtidig, at der var gjort ekstra Anstrængelser, for at Skibet kunde blive hurtigt lossat i Gravelines, og at det vilde blive slæbt med Damper til Poole. Under Hensyn til de betydelige ekstra Udgifter, dette vilde forvolde, udtalte Rederiet Haabet om, at »Alumina« i Betragtning af de ekstraordinære Forhold vilde vise en rimelig

Imødekommenhed, selv om Skibet skulde komme en Dag eller to for sent, idet den Forsinkelse, der eventuelt kunde blive Tale om, i hvert Fald vilde blive forsvindende lille.

Noget Svar paa denne Skrivelse synes »Alumina« ikke at have givet, og der blev ikke inden Indladningens Begyndelse taget noget Forbehold overfor Skipperen om Erstatning paa Grund af Forsinkelsen. »Alumina« havde imidlertid i Overensstemmelse med sin Skrivelse af 22. August ladet 50 Tons sende fra Poole hertil via Hamburg, og under 17. September 1907 gav de Rederiets herværende Repræsentant Meddelelse herom, idet de tilføjede, at Fragtudgiften hertil havde været Kr. 1,726.19 eller Kr. 1,365 mere end den Fragt af 8 sh. pr. Ton, der i Følge Certepartiet skulde have været erlagt. Da Rederiet vægrede sig ved at betale dette Beløb, tilbageholdt »Alumina« af det for »H. C. Christensen« skyldige Fragtbeløb de nævnte Kr. 1,365 som nu Citanterne under nærværende Sag paastaar de Indstævnte, A/S »Alumina« dømt til at betale med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Der har under Sagen været rejst Spørgsmaal, dels om, hvorvidt den i Sølovens § 111 opstillede Betingelse for et Erstatningsansvar for en Forsinkelse som den her omhandlede, at Forsinkelse skal kunne tilregnes Reder, Skipper eller Mandskab, er til Stede, dels om hvorvidt den i samme Paragraf opstillede Fordring om, at der inden Ladningens Levering skal tages Forbehold om Erstatningskravet, kan anses fyldestgjort ved den skete Brevveksling med Rederiet, dels endelig om, hvorvidt Sølovens § 111 overhovedet er anvendelig i et Tilfælde som det foreliggende, hvor Certepartiet ikke gaar ud paa en Befragting af et bestemt Skib, men kun af en vis Tonnage; men Citanternes Hovedindvending mod at betale det paastævnte Beløb er den, at der i Virkeligheden ikke er tilføjede de Indstævnte noget Tab ved selve den skete Forsinkelse. Indstævnte, der ved ikke at fragte et Dampskib har vist, at han ikke, da Kontrakten afsluttedes, lagde Vægt paa at kunne forudberegne Partiets Ankomst med særlig Nøjagtighed, kunde efter Certepartiet ikke fordre, at Skibet skulde være lasteklar i Poole før Lørdag Aften d. 31. August, men Tiden fra Lørdag Aften d. 31. August til Mandag Morgen d. 2. September, da Skibet var lasteklar, kunde alligevel ikke være benyttet til Indladning. Citanterne har med stort pekuniært Offer gjort alt muligt for at undgaa Forsinkelsen og opnaaet, at denne blev ganske uvæsentlig. De Omkostninger, de Indstævnte har haft, er saaledes i Virkeligheden ikke forvoldt ved Forsinkelsen, men alene ved de Indstævntes Frygt for en mulig Forsinkelse, maaske i Forbindelse med Mangel paa Forsynlighed hos de Indstævnte, den Gang de oprettede Certepartiet.

Under Hensyn til disse Citanternes Betragtninger maa Retten finde, at selv om Citanterne i øvrigt maatte være erstatningspligtige i Anledning af den skete Forsinkelse, maa de allerede af den Grund fritages for at betale de Indstævntes Omkostninger ved den skete rett bekostelige Forsendelse af de 50 Tons, at disse Omkostningers Beløb under de foreliggende Omstændigheder ikke kan betragtes som et Maal for det Tab, der virkelig er forvoldt ved den skete ubetydelige Forsinkelse. Der findes ikke i den Retten forelagte Brevveksling at ligge nogen Beføjelse for de Indstævnte til paa Rederiets Regning at træffe de paagældende Forholdsregler. De Indstævnte maa saaledes være at dømme efter Citanternes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 100 Kr.

Tysk Søretssag.

Ved Over-Søretten i Berlin behandledes i Følge »Hamb. Corr.« d. 14. Januar d. A. Hamburgerdamperen »Rapallo«s Sammenstød med den danske tremastede Skonnert »Thekla«. Sammenstødet fandt Sted d. 1. Marts f. A. i den engelske Kanal, og »Thekla« fik saa betydelig Skade, at Mandskabet maatte forlade den. Skonnerten blev senere i afmasted Tilstand indslæbt til Dover.

Ved Søretten i Hamburg behandledes Sagen d. 6. Marts, og Dommen, der fandtes gengivet her i Bladet af 14. Marts 1907, lød paa, at Skylden for Sammenstødet alene var at søge hos »Rapallo«s Fører, Kaptajn Meggersee, der havde sejlet med for stor Fart i den paa det Tidspunkt herskende tætte Taage. Kaptajn Meggersee beholdt dog Retten til at føre Skib, uagtet der var nedlagt Paastand om at fratage ham denne.

Rigskommisæreren i Hamburg indankede derpaa Sagen for Over-Søretten i Berlin, der efter at have undersøgt den indgaaende tilbageviste Rigskommisæreren Klage.

Det fremhæves i den afsagte Kendelse, at Kaptajnens mangeaarige, gode Tjeneste som Skibsfører har virket formildende, og at Oversø-Retten forventede, at Kaptajn Meggersee's Uheld maatte tjene som en Advarsel.

Skibsførerforeningen af 1874.

Vi har fra en farende Dampskibsfører modtaget følgende:

Der er Røre iblandt de søgaende Skippere, og en stærk Stemning er oppe for at rekonstruere den ovennævnte Forening, nu da der skal vælges en ny Formand.

Efter hvad der er meddelt mig, er der af over Hundrede søgaende Førere undertegnet forskellige Forslag til Lovændringer, og disse er indsendt til Foreningen med Forlangende om at faa dem behandlet ved næste Generalforsamling. Af disse Ændringsforslag var der et, det allerførste, om at Formanden ikke maa have anden Beskæftigelse end at være Formand for Foreningen, og jeg anser det som et af de vigtigste. Det har derfor undret mig meget paa den mig nu tilsendte Stemmeseddel slet ikke at se noget om dette Punkt. Vel staar der i det medfølgende Cirkulære, at Formanden ikke maa have nogensomhelst Ansættelse for eller ved Rederiforretning; men dette er at gaa uden om Sagens Kærne. Jeg tror den ærede Bestyrelse, for ikke at vække Forargelse iblandt de farende Medlemmer, burde have taget Hensyn til fornævnte Punkt og ikke fuldstændig have ignoreret det ved Afstemningen. Et Forlangende, der er fremsat til Foreningen flere Maaneder før Generalforsamlingen og underskrevet af over Hundrede Medlemmer, synes jeg maa have nogen Vægt. Desværre kan de søgaende Førere jo ikke opponere paa Generalforsamlingen, idet de er fraværende, ja mange af dem, som paa denne Tid er paa længere Rejser, faar maaske ikke Stemmesedlen i Hænde saa betids, at den kan sendes hjem i rette Tid.

I mange Aar har Foreningen af forskellige Grunde stagneret, bl. a. fordi Formanden har været optaget af saa meget andet. Spørgsmaalet er derfor: Skal vi nu have

den samme Historie om igen? Uden at sige det allermindst ufordelagtige om Kaptajn Larsens Kandidatur, er det jo en bekendt Sag, at han i Forvejen er stærkt optaget af anden Beskæftigelse, og naar Foreningens Love ikke forbyder dette, saa er der jo ikke noget til Hinder for, at han kan faa flere »Smaaben«, end han har i Forvejen, og hvorefter vil det saa vare, før vi er inde i den gamle Skure igen?

Hvem af de to Kandidater, der bliver valgt, er det vanskeligt at have nogen Mening om. Der er dem, der holder paa Kapt. Larsen, thi, siges der, han er 10 Aar yngre end Kapt. Schultz, og deri kan de maaske have Ret. Som Modvægt derimod holder mange paa Kapt. Schultz, fordi han sidder inde med mange Aars Erfaring, og da han kommer lige ud af Trampskippernes Midte, ved han langt bedre, hvor Skoen trykker, og det kan der være noget om. Da Kapt. Schultz efter sikkert Forlydende ikke vil beskæftige sig med andet end Foreningens Anliggender, netop hvad de farende Førere ønsker, saa har dette, i Forbindelse med hans øvrige Kvalifikationer, bevæget mange til at give ham deres Stemme, ogsaa

Deres ærbødige
Hr. Sørensen.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning har der gennemgaaende ikke fundet nogen særlige Forandringer Sted. I ingen Retning er der Mangel paa Tonnage, tværtimod er saadan de fleste Steder mere end rigelig, og ret selvfølgelig udnytter Befragterne Lejligheden til at trykke Raterne til det yderste. Navnlig gælder dette stadig om Fragterne fra Middelhavet, Sortehavet og Østen, hvortil Kulfragterne som Følge heraf er fuldt ud hævde, og til La Plata ligger Fragterne ogsaa fast grundet paa, at Returmarkedet er flovet lidt af de sidste Dage. I vore mere nærliggende Farvande, Nord- og Østersøen, er der ikke indtraadt den ringeste Bedring, og de Rater, der i Øjeblikket sluttes til i det aabne Marked, kan kun give Tab, i Særdeleshed da Rejserne med det ustadige og stormfulde Vejr, som vi nu har, meget hyppigt bliver betydelig længere end kalkuleret.

Det østlige Marked har vist mere Aktivitet, men Raterne er ikke bedre, da Tonnage var saa let at faa. For Ris fra Birma er sidst betalt 16/6 à 17/6 O. C. pr. Februar/Marts, 16/ à 16/6 Levanten. Fra Kurrachee sluttedes en enkelt Damper pr. Marts til 11/ udsøgt Havn paa »nett terms«.

Sortehavet lager yderst faa Dampere, men ved Anlægning er dog betalt indtil 6/ fra Odessa til Rotterdam. Fra Sulina eller Kustendje sluttedes en prompt 5,000 Tons Baad til 7/3 én dansk Havn, 7/6 to, 7/9 tre, 8/ fire Havne, Option begge Lastehavne 3 d. ekstra, og for Oljekager fra Novorossisk betalles for et Par Dampere 9/6 én dansk Havn, 9/9 à 10/ to Lossehavne. Nogle faa Saltbefragtninger har fundet Sted, og der betalles 10/ Eupatoria/Riga, 9/9 Sakki/Neufahrwasser, begge pr. April.

Middelhavet fragtede ikke saa lidt, men Raterne er slette helt igennem. Fra Smyrna betalles kun 6/7¹/₂ Dødvægt til London, Hull eller Leith, 7/7¹/₂ hvis to Lossehavne, og fra Aleksandria 5/ for Bomuldsfrø til London eller Hull. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi 4/3 Karthagena/Middlesbro, 4/ Bona/Rotterdam, 4/3 Algier/Stockton, 5/9 Huelva/Hamburg, 10/ Riga eller Reval, 9/ Charlesdown eller Savaunah, alt med fri Despatch. Fra Bilbao er Raterne de samme som forrige Uge.

Nordamerika ligger igen nærmest lidt bedre for prompt Lastning, da Tonnage ikke udbydes i overdreven Udstrækning. For Korn fra nordlig Havn betales 2/ Belfast, 1/10¹/₂ à 2/ London, Leith eller Rotterdam, medens Golfen betalte 2,9 til én dansk Havn, 2/10¹/₂ to, 3/ tre Havne, alt pr. Februar/Marts. Paa Netto Charter fra Golfen er Raten 10/6 à 10/9 Basis én Ladehavn til én Havn U. K. eller Kontinentet. For Tømmer betalte Pensacola 81/3 til London, og Sapelo 72/6 til Kontinentet og U. K. Adskillige store Dampere placeredes for Petroleum i Kasser fra New York eller Filadelfia til 22 à 23 Cents Japan. Paa Timecharter Basis sluttedes der igen en Del Dampere for Rejser fra U. S. til Evropa, og indtil 4/6 betales, hovedsageligt med Tilbagelevering i Hamburg.

La Plata Markedet er flovet noget af, og med en betydelig mindre Befragtningsforretning i Ugens Løb er det højest opnaelige i Øjeblikket for de almindelige Størrelser 16/ à 16/6 O. C. fra Buenos Aires, 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. Marts/April, men pr. prompt betales 18/ fra San Lorenzo Grænsen, og pr. Juni sluttedes lidt til 17/. For Quebracho fra Colastine sluttedes en 3,500 Tons Baad pr. April til 22/ U. K. eller Kontinentet, Option 24/ Østersøen.

Østersømarkedet viser ikke den ringeste Bedring for prompt Lastning. Ladninger er knappe, og Raterne er usle. Libau noteres kun 8¹/₄ d. nominelt til London eller Rotterdam og 33/ pr. Favn (à 343 Kbf.) Kortprops til Østkyst Kulhavn, medens Windau for sidstnævnte byder 35/. Endvidere noteres fra Windau 21/ D/B. Grimsby, Frcs. 26/27 Calais. Königsberg noterer nominelt 1/1¹/₂ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Pr. f. o. w. tages Lasterne paa Botten hurtigt bort, og der er bl. a. sluttet til 25/ pr. Favn Kortprops fra Sydfinland, 25/9 à 26/ fra Vestfinland til Englands Østkyst, 22/6 D/B. Skellefteå/Grimsby, 21/ D/B. ¹/₃ Boards Skutskår/ London.

Kulfragterne ligger fastere til Middelhavet, hvortil der har været sluttet meget, men i andre Retninger er der ingen nævneværdige Forandring at konstatere. Blandt Befragtningerne fra Østkysten nævner vi Tyne/Aalborg 4/ (1,000), 4/6 à 4/7¹/₂ Forth/Kiel (1,400/1,500), 4/ Tyne/Swinemünde, Neufahrwasser eller Pillau (2,000/2,500), 4/7¹/₂ à 4/9 Bordeaux, 5/3 Lissabon (2,700), 6/ (1,600), 7/4¹/₂ Genua eller Savona (4,000/6,000), 7/ Wear/Konstantinopel (4,500), 8/6 Venedig. Blandt de sidste Afslutninger fra Cardiff nævner vi 3/10¹/₂ à 4/ Havre, Frcs. 9¹/₄ à 9¹/₂ Tunis, 7/3 à 7/4¹/₂ Genua, Savona eller Spezia, 7/3 Piræus, 12/ Aden, 12/6 Bombay, 5/9 Las Palmas, 6/3 à 6/6 Dakar, 8/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles yderst flovt for prompte Laster, saa det vedblivende er svært at holde den i Fart værende Tonnage beskæftiget, og det gælder baade for Tur- og Returlaster.

Et Pariserfirma noterer stadig Trælaster fra Østersøen til Frankrig til Minimalraterne men med 1 à 2 pCt. Adresse — at dette er en forkastelig Taktik kan man snart blive klar over, og det forventes, at ingen Redere indgaar herpaa, saa meget mere som der nu arbejdes paa fuldstændig at blive fri for disse Adresseprovisioner.

I den forløbne Uge er bl. a. sluttet:

140 Sldr. Frederiksstad/Reykjavik, Island 31 Kr. pr. Sldr. blandet Trælaster, 260 Tons d. w. Bandholm/Kristiania 6 Kr. pr. Ton Havre, 5¹/₂ Kr. pr. Ton Byg, 320 Tons Clay Fowey/Vegesack 7/, 300 Tons Kul Burntisland/Tønsberg £ 5.15.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da noteres fra Stolpmünde samt fra Rostock og Stralsund 5 Mark for Havre og 4 Mark for Rug, alt med Afskibning pr. Marts.

Fra Østkysten af Slesvig Holsten er pr. prompt Alladning sluttet til ret gode Rater, saaledes for Rug fra Kappeln til Danmark, Sundhavn 5 Mark.

ab Kjøbenhavn blev sluttet bl. a. for Bomuldsfrøkager til Nysted 28 Øre samt for Hvede til Odense 16 Øre, i Øjeblikket er det meget flovt derfra. Fra Kastrup udbydes nu enkelte Gødningslaster til Svendborg, Stege, Mullerup og lignende Pladser, men Fragten herfor er ikke meget over det sædvanlige.

Sverig har heller ikke ret meget at byde paa, der sluttes 3¹/₂ Mark for Lervarer fra Sundhavn til Kiel og Flensborg, og fra Halmstad noteres kun 2³/₄ Kr. for Skærver til Kjøbenhavn, tilmed at lade paa Kysten.

Generalforsamlinger.

Thurs Tolddistrikts Sygeassurance for Sofok

har afholdt sin aarlige ordinære Generalforsamling d. 25. f. M. Regnskabsføreren, Sognefoged Clemmensen, oplæste det reviderede Regnskab. Der er i det forløbne Aar udbetalt ialt Kr. 2,722.42 til 47 Skibe. Foreningen ejede ved Aarets Slutning Kr. 4,314.51. Kassen har haft en Nedgang af Kr. 161.05 Øre. Siden Foreningen stiftedes i Aaret 1893, er udbetalt i Erstatning c. 20,500 Kr. Regnskabet godkendtes. Som Bestyrelsesmedlemmer afgik efter Tur Bygmester J. Ph. Jørgensen, som genvalgte for de kommende 7 Aar. Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet »Æro«.

Ved den af Dampskibsselskabet »Æro« den 31te f. M. afholdte Generalforsamling henlagdes 5,000 Kr. til Reservefonden, der nu udgør c. 16,000 Kr. Aktionærerne faar 6 pCt. Skibene gaar uden Assurance.

Kolding Sømandsforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling d. 2. ds. Formanden, Havnefoged Jordahn, oplæste Regnskabet, der viste en Kassebeholdning af Kr. 8,554.15. Regnskabet godkendtes enstemmigt. Foreningen tæller 95 aktive, 16 passive og 22 Æresmedlemmer. Der var uddelt i Gaver 360 Kr. til trængende Enker og Sofok af Foreningen. De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer Skibsbygger Chr. Christensen, Rorsbetjent M. Thomsen, Kolding, samt Skibsfører P. Petersen og H. Skjødt af Stranhuse genvalgte.

Marstal Skibsrederes Sygeassurance

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Forretningsføreren Alb. E. Boye fremlagde det reviderede Regnskab, der balancerede med Kr. 7,775.13.

Foreningen har i Aaret 1907 bestaaet af 234 Interessenter med 214 Skibe, hvorpaa der var forsikret 1,061 Mand. Der forefaldt Sygdom om Bord paa 39 Skibe i Aaret 1907. Skibsreder H. I. Bager genvalgte til Bestyrelsen. Revisorerne genvalgte.

Sonderho Understøttelsesforening

har afholdt ordinær Generalforsamling. Kapt. S. A. Sørensen aflagde Regnskabet, som godkendtes. 30 Medlemmer har sidste Aar faaet Understøttelse til ialt 465 Kr. Foreningen har nu henved 150 Medlemmer. Dens Formue er 10,484 Kr.

Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening

afholdt den 4. ds. en ekstraordinær Generalforsamling for at tage Bestemmelse om et paa Generalforsamlingen fremsat Forslag om Optagelse af Styrmand og Maskinmestre i Foreningen. Det vedtoges enstemmigt at optage saavel farende som forhenværende Styrmand som

Medlemmer i Foreningen, og i dennes Enkekasse forsaavidt de opfyldte de i Loven bestemte Betingelser; hvorimod Forslaget om Optagelse af Maskinmestre ikke vandt Bifald og derved bortfaldt. De obligate Forandringer af Lovene vedtoges. Et Forslag om, at der skulde være en særlig Bestyrelse for Enkekassen kunde ikke optages til Forhandling, da det ikke var indbragt i rette Tid.

J.

Fra Sø og Land.

I »Flensborg Avis« for den 12. Januar d. A. findes en Meddelelse om, at den her i Bladet omtalte Bredsdorffs Strandingsskibe i en stærk Storm er bleven anvendt til at skaffe en paa Reden liggende Damper Forbindelse med Land, efter at man forgæves havde forsøgt at opnaa Forbindelse ved Hjælp af et Redningsbælte og Line.

De nærmere Oplysninger om Forholdene og Damperens Stilling synes ikke at være helt klare, og vi skal derfor forbigaa dem her. Saavidt os bekendt er det første Gang, at Strandingsskibene er bleven anvendt i Praksis, og efter alt at domme har den tilfredsstillende Forventninger, man nærer til den.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i December Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe. Sejlskibe: 17 amerikanske, 18 britiske, 1 dansk, 5 franske, 3 tyske, 1 græsk, 4 italienske, 19 norske, 6 russiske, 3 spanske og 5 svenske, ialt 82. Dampskibe: 1 argentinsk, 2 belgiske, 2 brasilianske, 11 britiske, 1 chilensk, 3 tyske, 8 japanske, 1 mexikansk, 1 norsk, 1 spansk, 2 svenske og 1 østerrigsk, ialt 34. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 34, Kollision 5, beskadiget af Ild 2, forsvundet 8, forladt 11, Kondemnation 22; for Dampskibene: Stranding 12, Kollision 1, beskadiget af Ild 1, forsvundet 7, Kondemnation 7, sunket 6.

Sigrid, Skonnert af Rudkjøbing, er paa Rejsen fra Göteborg til London med en Ladning Flasker sprunget læk i Søen og er indbragt til Frederikshavn for at losse og reparere.

C. A. Wichmann, Skonnert af Nakskov, har været paa Grund i Bogestrommen, men er atter bragt flot med Assistance af Fiskere og har fortsat Rejsen til Nyborg.

Wulfsdorf, Damptrawler af Nordenham, grundstødt paa Sprøge Østerrov, er bragt flot af Svitzers »Helsingør« og ind til Korsor, tilsyneladende ubeskadiget.

Helga og Frem, Kuttere af Esbjerg, har været i Kollision med hinanden, hvorved »Frem« fik betydelig Skade om Styrbord og har maattet gaa paa Slip i Esbjerg for Reparation.

Flaskepost.

Ved Frederikshavn Strand er indreven en Flaskepost indeholdende en Seddel, hvorpaa staar: »Farvel i Jesu Navn; vi er dodsens, kærtret med »Brødrene« af Frederikshavn, T. Gronhoj, Skipper.« »Brødrene«, der var bygget i 1858 i Staavanger og maalte 32 Netto Reg.-Tons, er sunket i Kattegat i December.

Nykjøbing F., 11. Februar. (Ritz. Bur.). Masnedofærgen »Alexandra« fik paa sin Tur Søndag Aften fra Orehoved til Masnedo Skade paa Maskinen. Skaden har nu i Folge »Lolland-Falsters Stiftstidende« ved nøjere Eftersyn vist sig at være af lang stor Omfang end straks antaget. Ikke blot er Hjulakslen knækket og Lysmaskinen beskadiget, men selve Maskinens Fundament har taget Skade. Skadens Størrelse er efter et foreløbigt Skøn anslaaet til 60—70,000 Kr., og til at udbedre den vil der medgaa et Par Maaneder. En af Statshavernes Isbrydere vil en af de første Dage ankomme til Masnedo for at bugserer den beskadigede Færge til Kjøbenhavn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Galease Adele af Marstal, Kapl. H. Rasmussen, er i Folge »Æro Avis« solgt til Styrmand M. Koch i Marstal for 8,500 Kr. Skibet, der er oplagt i Marstal Havn, overtages straks.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 11. Febr.) Adolph Andersen, Schnbert, ank. hertil 9. ds. fra Newcastle. — Alexandra, Rabe, afg. Kristiania 24. Jan. for Boston. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 8. ds. til Nizza. — Auglo Dane, Wieneke, ank. London 10. ds. herfra. — A. N. Hausen, Panske, p. Brunsbüttel 10. ds. til Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 9. ds. herfra. — Arkansas, Petersen, p. Hanstholm 10. ds. til Kristiania. — Arno, Strubberg, dokker her. — Aurora, Fischer, ank. hertil 10. ds. fra Roval. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 11. ds. fra Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Oporto 7. ds. til Bordeaux. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Gotthardt, p. Brunsbüttel 9. ds. for Ghent. — Christian IX, Müller, p. Holtenau 11. ds. hertil. — Dagmar, Bogvad, afg. Catania 11. ds. til Messina. — Ferrara, Sinclair, afg. herfra 10. ds. til Stettin. — Florida, Andersen, ank. hertil 10. ds. fra Windau. — Frederik, Thomsen, afg. Königsberg 11. ds. hertil. — Garonne, Kroumann, oplagt her. — Georgios 1, Sorensen, afg. Libau 8. ds. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 1. ds. til New York. — Hengest, Munch, ank. Havre 7. ds. fra Dunkerque. — Hjelm, Sorensen, afg. Danzig 8. ds. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 11. ds. fra Messina. — Jolantha, Simonsen, afg. Newcastle 7. ds. hertil. — Karin, Ryberg, afg. Stottin 7. ds. til Manchester. — Kasa, Hansen, ank. Libau 5. ds. fra London. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 26. Jan. til Kristiania. — Kiev, Jørgensen, dokker her. — Knorsk, Kahu, ank. Reval 10. ds. herfra. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 8. ds. fra Hull. — Louise, Kruse, ank. Libau 3. ds. fra Blyth. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 8. ds. til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Swane, ank. hertil 1. ds. fra Boston. — Moskov, Nielsen, p. Brunsbüttel 10. ds. hertil. — Nicolai II, Kaas, afg. Boston 2. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Sonne, ank. hertil 7. ds. fra Aarhus. — Nordjylland, Kragh, ank. Pillan 10. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Salonica 8. ds. fra Limni. — Omsk, Jonsen, ank. Hull 6. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, afg. New York 6. ds. til Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. London 6. ds. fra Windau. — Pregel, Harder, ank. Antwerpen 6. ds. fra London. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. herfra 7. ds. til Baltimore. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 10. ds. fra Libau. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 3. ds. herfra. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 9. ds. herfra. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 5. ds. hertil. — Tiber, Beck, ank. hertil 5. ds. fra La Rochelle. — Tyr, Thaning, ank. hertil 10. ds. fra Windau. — United States, Wulff, indlader her. — Valdomar, Johnsen, p. Brunsbüttel 10. ds. for Dunkerque. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Nakskov 9. ds. fra London.

Danmark. I. N. Madvig, Schjodt, afg. Windau 5. ds. — Hamlet, Reese, afg. Burnisland 8. ds. — Helge, Ponsen, ank. Blyth 8. ds. — Niels R. Finson, Jørgensen, afg. Blyth 7. ds.

Heimdal. Aune, Leth, afg. Seaham 2. ds. — Helga, Vanhøgen-Hansen, afg. Genna 4. ds. — Martha, Christensen, afg. San Feliu 7. ds. — Elna, Rathje, ank. Sunderland 10. ds. — Therese, Larsen, afg. Oran 6. ds. — Simone, Olsen, afg. Penarth 4. ds. — Jeanne, Løffer, ank. Boness 8. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Huelva 8. ds. — Vera, Riso, ank. Huelva 1. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, nasseret Skagen 10. ds. til Malmo. — Nancy, Nielson, afg. Reval 8. ds. til Windau. — Nautik, Nielsen, ank. Lissabon 1. ds. — Nordsoen, Gram, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 7. ds. til Reval. — Ellen, Basse, afg. Rochester 5. ds. til Huelva. — Fylla, Christensen, afg. Danzig 4. ds. til London. — Gerda, Iversen, ank. Danzig 6. ds. — Hebe, Pedersen, ank. Ostende 6. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Sunderland 7. ds. — Napoli, Brinch, passeret Hirtshals 7. ds. til Stockholm. — Bodil, Larsen, afg. Corubion 3. ds. til Malmo. — Dagmar, Mathiasen, ank. Reval 8. ds. — Norma, Nielsen, ank. Neumühlen 2. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Frederikshald 9. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 7. ds. til Blyth. London. Bom, ligger i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Lübeck 10. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ligger i Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ligger i Kjøbenhavn. — Wien, Brink, ligger i Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, afg. Kjøbenhavn 8. ds. til Blyth.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Cardiff 7. ds. til Porto Vecchio. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 9. ds.

Jylland. Karen, Uldall, afg. Cardiff 6. ds. til Aleksandria. — Ebb, Gregersen, ank. Venedig 5. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Barry 9. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. Marseille 7. ds. — Dagny, Fischer, ank. Kiel 26. Jan. — Mary, Clausen, ank. Antwerpen 9. ds.

Inga. Flaudria, Nielsen, ank. Neufahrwasser 7. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rottordam 9. ds.

Dan. Fionia, Hausen, ank. Caen 6. ds. — Solandia, Troensegaard, afg. Alloo 5. ds. til Königsberg.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. London 8. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. West Hartlepool 6. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. Königsberg 8. ds. — Fredensborg, Fischer, afg. Windau 5. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Spezia 10. Jan. — Jomsborg, Jepsen, afg. Huelva 7. ds. — Krounborg, Jensen, afg. Rosario 28. Jan. — Skanderborg, Jensen, ank. Algier 7. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Dunston 7. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Newcastle 10. ds. — Søborg, Hansen, ank. Genua 6. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Dunkerque 6. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Hull 10. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. Moji 9. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Helsingør 11. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Genua 10. ds. — Tuborg, Agorlin, afg. Huelva 4. ds. — Ulfborg, Møllerup, afg. Methil 6. ds.

Neptun. Aggorsborg, Jørgensen, ank. Pillau 7. ds. — Dansborg, Kühl, ank. Blyth 6. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 11. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhav 6. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. Danzig 11. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Ghent 10. ds.

Skakkeborg. Skakkoborg, Grove, afg. Cardiff 8. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afg. Port Talbot 6. ds. — Peter Mærsk, Bergesen, ank. Burutisland 9. ds.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Penang 8. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Perim 2. ds. — Anamba, Juel-Hausen, afg. Bangkok 4. ds. — Bintaung, Gabe, ank. Semarang 11. ds. — Samui, Dahlenborg, afg. Perim 2. ds. — Indien, Berg, ank. Antwerpen 3. ds. — Cathay, Jensen, afg. Perim 21. Jan.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 12. ds. — St. Croix, Christensen, ank. London 11. ds. — St. Thomas, Hansen, ank. Trinidad 12. ds.

Ærs. Energi, Svane, ank. Methil 6. ds.

Term. Sara, Jensen, ank. Libau 5. ds. — Helena, Sørensen, afg. Blyth 6. ds. til Pillau. — Herma, Larsen, ank. Kjøbenhav 7. ds. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhav 11. ds. — Bornholm, Abrahamson, ank. Kiel 9. ds. — Nauta, Madsen, ank. Kiel 11. ds.

Svendsen & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, passerede Hirtshals 10. ds. østgaende. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Le Havre 7. ds.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, afg. Boness 8. ds. til Vejle. — Erik, Poulsen, ank. Aarhus 8. ds. — Axel, Christensen, afg. Burutisland 7. ds. til Kiel. — Hugo, Steen, afg. herfra 10. ds. til Boness. — Asger Ilyg, Thorkelin, afg. Korsør 7. ds. til Burutisland. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. Korsør 9. ds. — Bogatyr, Nielsen, afg. Palermo 10. ds. til London. — Farmatyr, Nielsen, afg. Howdon Dock 8. ds. til Trapani.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Brunswick 11. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Sevilla 10. ds. — Kroupriussesse Louise, Nielsen, afg. Cardiff 7. ds. — Urania, Clausen, ank. Aarhus 31. Decbr. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 10. ds.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Aarhus 9. ds. — Krouprius Frederik, Clausen, afg. Flensborg 11. ds. — England, Andersen, afg. Esbjerg 11. ds. — Holland, Poulsen, ank. Korsør 10. ds. — Rusland, Madsen, ank. Bonlogne 11. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjørnings Co. Annette Furness, Larsen, ank. Kjøbenhav 12. ds. — Lady Furness, Andersen, ank. Kjøbenhav 18. Decbr.

Europa. Europa, Hausen, ank. Huelva 25. Jan. — Tyskland, Dastrup, ank. Gravosa 5. ds. — Frankrig, Friis, afg. Königsberg 10. ds. — Belgien, Nielsen, afg. Las Palmas 10. ds.

Frem. Austa, Bagger, afg. Neufahrwasser 3. ds. til Burutisland. — Vera, Thing, ank. Libau 31. Jan. — Froja, Nielsen, ank. Stolpenmünde 8. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Neksø 11. ds. til Kolberg.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. Neufahrwasser 10. ds. — Tor, Hørstedt, ank. Malmö 11. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Newport 7. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 18. Jan. — Washington, Nielsen, ank. Kiel 10. ds. — Newton, Andersen, ank. Stettin 6. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. Ghent 13. ds. til Stettin.

Sejlskibe.

Fans. Sanderho. Elisabetha, Fischer, or 24. f. M. prajet paa 28^o N. 19^o V. paa Rejse fra Cadiz til Rio Grande.

Svendborg. Henry Brooke, Petersen, ank. Holtenua 4. ds. — Standard, Rasmussen, ank. Kristiania 4. ds. — Martin Nisson, Petersen, ank. San Nazaire 4. ds. — Cornwall, Petersen, ank. Methil 4. ds. — Alma, Hausen, ank. Kjøbenhavn 5. ds.

— Vesta, Poulsen, ank. London 4. ds. — Marie, Skov, ank. Tanager 6. ds. — S. Lotz, Hansen, ank. Passages 6. ds. — Najaden, Rasmussen, ank. London 5. ds. — London, Andersen, ank. Looe 7. ds.

Ærs. 1. Koefoed, Andersen, ank. Fowey 2. ds. — Nauta, Stærke, ank. Larne (Irland) 3. ds. paa Rejse til Portsmouth. — Saga, Ohlsen, ank. Scranton Mississippi 4. ds. — Amor, Rasmussen, ank. Caen 4. ds. — Fred, Jørgensen, ank. Plymouth 5. ds. — Zephyr, Thjelleesen, er ankommen til Laguna de Terminos. — Alma Marie, Hausen, passerede Pravle Point 3. ds. for vestg. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Wisbech 6. ds. — Bien, Petersen, ank. Malmö 6. ds. — Eden, Petersen, ank. Saffi 28. Jan. — Phoenix, Hausen, ank. Fowey 5. ds. — Marie, Østermann, ank. Aarhus 4. ds. — Ceres, Bager, afg. Fowey 3. ds. til Leith. — Merkur, Friis, afg. Fowey 4. ds. til Leith. — Hekla, Hermansen, ank. Middlosbro 7. ds. — Danmark, Bager, ank. Setubal 7. ds. — Ceres lan den 5. ds. til Ankers ved Dungenoss. — Hertha, Krull, ank. Grantou 7. ds. — Nancy, Nielsen, afg. Vigo 8. ds. til Cadiz. — Bonavista, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 7. ds. — Forældres Minde, Christensen, ank. Montrose 7. ds. — Diana, Hansen, ank. Laugesund 9. ds. — M. Hay, Petersen, ank. Oporto 10. ds. — Hans, Kuudsen, ank. Rio Grande 8. ds. — Niels, Caspersen, ank. Middlesbrough 9. ds.

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 Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabeilængder (Kbl) eller Meter (m). Retninger 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.

316. Vandstand. Tyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nord-søen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havreleu 3, m, i Langholm-Løb 2, m. Svanholm-Løb og Gausholm-Løb er foreløbig tilsandet.

317. Afmærkning af Vrag. Skagens-Rov. Kattegat. Vraget af Dampskibet »Senior«, der ligger sunket paa Skagens-Rov, c. 7/8 Sm. fra Land, vil i den nærmeste Fremtid blive afmærket med en Vragvager. Vraget vil blive uskadeliggjort.

318. Pulle fundet. Læsø NV. Kattegat. En Sten eller Stenpulle med 2, m er fundet i 4 m Vand i Indløbet til Vesterø Havn, Læsø, 2 1/4 Sm. N. 8^o Ø. fra Vesterø Kirke. (Kort Nr. 144, 186 og 211, Danske Lods, Side 211).

319. Dybde i Havn. Hov-Havn. Jyllands Ø.-Kyst. Kattegat. Dybde i Renden til Hov-Havn er nu 3, m. (Danske Lods, Side 169. Havne-Lods, Side 49). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 100. Kjøbenhavn 1908).

320. Vrag afmærket. Drogden. Sundet. En Pram er sunket i Drogden, 2 1/2 Kbl. Ø. for den dybe Rende, c. 1 1/4 Sm S. 56^o Ø. fra Dragør Havnefy, i Mærkerne: »Hollænderby Mølle overet med N.-Kant af Dragør-Lund« og »Kastrup Mølle overet med Krudttårnet N. for Dragør«. En Mast er over Vandet. Ved Vraget er udlagt et Vragmærkeskib, der viser de reglementerede Signaler. Prammen vil snarest muligt blive borttaget.

321. Sømærke atter rejst. Gjedser. Falster S.-Spids. Østersøen. Gjedser Sømærke er atter rejst. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 103. Kjøbenhavn 1908).

322. Havnefy forandret Brændetid. Hundsted. Isefjord. Kattegat. Hundsted to Havnefy brænder fremtidig hele Aaret. (Kort Nr. 120, 144, 151 og 211. Danske Lods, Side 497. Havne-Lods, Side 50. Fyr-Fort Nr. 429 og 430).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

323. Fyrskibet »Liban« midlertidig inddraget. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det kejserlig russiske General-Konsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Liban« midlertidig inddraget.

324. Skydeøvelser. Neufahrwasser. Tyskland. Fra 13de til 15de Marts 1907 afholdes Skydeøvelser ved Brösen fra Kl. 9 Fm. til om Eftermiddagen. Havnekanalen og Søen Ø. for Linien Neufahrwasser Fyrtaarn — den røde Andvningstone — Hela Fyrtaarn lig-

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

ger uden for Skydepladsen saa vel som Søen i mere end 3 Sm. Afstand fra Batterierne. Dampet ligger ude.

325. Isbrydergebyr opkræves atter. Stettin. Ifølge Telegram fra det danske Konsulat i Stettin, opkræves Isbrydergebyr atter.

326. Fyr tændt permanent. Eckernfærde. Fra den 15de Februar 1908 brænder det ny Fyr ved Eckernfærde permanent. Lysvevnen mellem N. 44° Ø. og N. 79° Ø. er 18,3 Sm. Samtidig slukkes Eckernfærde Ledefyr. (Kort Nr. 125, 157 og 166). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 275. Kjøbenhavn 1908).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

327. Boer fundet. Aalesund Havnedistrikt. Norge. I Aalesund Havnedistrikt er fundet følgende Boer: En 4, m. Bo S. for den Ø-ligste Fortøjning i Havnen (Aspevaagen). 62° 28' 10" N. Br. 6° 9' 55" Ø. Lgd. En 5, m. Bo omtrent midt i Farvandet Ø. for Bolholmen (Aspevaagen). 62° 28' 4" N. Br. 6° 10' 55" Ø. Lgd. En 1 m Bo c. 1 Kbl. V. for Lampholmen (Aspevaagen), 62° 27' 58" N. Br. 6° 11' 25" Ø. Lgd. En 4, m. Bo c. 1 Kbl. NØ. for Malurken i Retning af Skarvskjær, Skvalpskæret V. for Bratholmen. 62° 28' 27" N. Br. 6° 12' 42" Ø. Lgd.

328. Vrag uskadeligt. Helgoland Ø.- Tyskland. Vraget af Skonnerten »Industrie«, der laa sunket 10 Sm. Ø. for Helgoland, er uskadeligt for Skibsfarten. Vragtønden er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 67. Kjøbenhavn 1908).

329. Forestaaende Forandring af Fyr. Lühe Munding V. Elben. Den 1ste Marts 1908 tændes Lühe lave Fyr 8 Kbl. S. 81½° Ø. fra Grünendeich øvre Fyr. Det viser rødt Fire-Blink hver 12 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 5 Sek., fra N. 53° V. til N. 40½° V., hvidt Fire-Blink hver 12 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 5 Sek., fra N. 40½° V. gennem N. til N. 17° Ø., rødt, fast Lys fra N. 17° Ø. til N. 52° Ø., hvidt Fire-Blink hver 12 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., fra N. 52° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø. rødt Lys med Formørkelser, Lys 1 Sek., Morke 1 Sek., fra S. 84° Ø. til S. 77° Ø., hvidt Fem-Blink, Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., Blink 1 Sek., Morke 1 Sek., fra S. 77° Ø. til S. 69° Ø. Flammens Højde: 14, m. Synsvidden 12, m. Lysevnen: 16, m. Sm. for det hvide, 13, m. Sm. for det røde Lys. Hvidt, lirkantet, 17, m. højt Taarn ved Beboelseshus. 53° 34' 25" N. Br. 9° 38' 1" Ø. Lgd.

Holdt overet med Grünendeich øvre Fyr i S. 81½° Ø. leder det fra tværs af Mielstaek til Tinsdahl—Wittenberg Ledefyrline.

I samme Taarn tændes et hvidt, fast Bifyr, der lyser fra N. 17° Ø. til N. 52° Ø. Flammens Højde: 11 m. Lysevnen: 8, m. Sm.

Det tidligere Lühe Fyr og Bifyret slukkes den 15de Marts 1908, og Fyrbaaken borttages.

Ledefyrline Grünendeich—Lühe bliver uforandret.

330. Lystender og Lodsfyrsblik udlagt. Stortemelk, Vlie Red. Zeegat van Terschelling. Holland. I Stortemelk er Lystenderne Nr. 5 og 7 atter udlagt. Paa Vlie Red er Lodsfyrsbliket atter udlagt.

331. Belysning. Noordzekanaal. Noordzekanaal er nu fra Yderhavnen ved IJmuiden til Amsterdam Yderhavn belyst med elektriske Glodelamper, der er anbragt 5 m. over Vaudet, i de lige Dele med 240 m. og i de krumme Dele med 150 m. indbyrdes Afstand, mest parvis lige over for hinanden. Fra Yderhavnen til den store Sluse ved IJmuiden staar Lamperne 100 m. fra hinanden.

Indløbet til Sidekanal C er afmærket ved Fyrene paa Svingbroen, Indløbet til Sidekanalerne A, D, E, F og G ved et grønt Fyr om Styrbord og et rødt Fyr om Bagbord for Indgaenden. Desuden brænder paa S-Bredden af Noordzekanaal, lige over for Indløbet til Sidekanal G, to hvide Fyr lodret for hinanden, hvorpaa der skal styres, naar man kommer ud af Kanalen, indtil Farvandet i Noordzekanaal naaes.

332. Undervands Klokkesignal. Fyrskibet »East Goodwin«. England. I Marts 1908 gives fra Fyrskibet »East Goodwin« Undervands Klokkesignalet, for at give Skibsførere Lejlighed til at prøve det, om Dagen og med klart Vejr, naar det passerende Skib hejser Signalet A E K R.

333. Fortøjtønder borttaget. Saltpan og Kethole Reaches. Tønde flyttet. Gillingham Reach. Medway. Fortøjtønderne i Saltpan Reach S. for Wells Marshes og 1 S, 2 B, 3 S, 4 B, 5 S og 6 B i den N-lige Del af Kethole Reach er inddraget. S 1 laa paa 51° 25', N. Br. 0° 39', Ø. Lgd. Tønde Nr. 14 i Gillingham Reach er flyttet ½ Kbl. N. 24° V. hen, og ligger nu 1½ Kbl. fra Tavlen paa Hoo Ness. 51° 28' N. Br. 0° 34' Ø. Lgd.

334. Tønde forandret. West Newcome. Lowestoft. West Newcome Kugletønde er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Stumtønde. 52° 26', N. Br. 1° 45' Ø. Lgd. (Kort Nr. 131.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1. Kjøbenhavn 1908).

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

335. Fyr tændt. Seine. Frankrig. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Seine ny S-Dige, c. 2, m. V. for Risle Fyr. Flammens Højde: 5, m. Lysevnen: 8 Sm. Hvid, 5 m. høj Baake. 49° 26' 22" N. Br. 0° 18' 52" Ø. Lgd.

336. Forestaaende Forandring af Fyr. Trouville. I 1908 for-

andres det hvide, faste Fyr paa Ø.-Molens Hoved ved Trouville Havn til et Fyr med Tre-Formørkelser hver 18 Sek. Lysevnen: 11 Sm. for hvidt, 6 Sm. for rødt Lys. Lyset er rødt fra N. 10° V. gennem N. til N. 29° Ø., hvidt V. for N. 10° V. og formørket Ø. for N. 25° Ø. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 49° 22' 6" N. Br. 0° 4' 28" Ø. Lgd.

337. Afmærkning af Vrag inddraget. Rivière de Trieux. Den grønne Spidstønde ved Vraget af »Le Printemps«, der var sunket ved Trieux højre Bred, er inddraget. 48° 47' 18" N. Br. 3° 5' 39" V. Lgd.

338. Midlertidig Baake. Trois Pierres. Argenton. Paa Klippen Trois Pierres er opmuret en midlertidig Baake, som er 2 m over Højvande. 48° 31' 18" N. Br. 4° 46' 30" V. Lgd.

339. Tønder til Skydning. Owers Shoals NØ. England S.-Kyst. Fire Par Tønder til Brug ved Skydeovser er nu og da ndlagt NØ. for Owers Shoals, henholdsvis 8, 12½, 17½ og 21½ Kbl. N. 64° Ø. fra Eastborough Head rød og hvid tærkede Tønde, som ligger paa 50° 41', N. Br. 0° 39', V. Lgd. Hvort Par Tønder er forbundet med en c. ¾ Kbl. lang Staaltraadstrosse.

340. Fyr tændt. Taagesignal oprettet. Strumble Head. Fishguard Harbour. England V.-Kyst. Strumble Head midlertidige Fyr er nu slukket og det ny Fyr tændt paa Toppen af den lille Ø nærmest Kysten ud for Strumble Head. Det er et hvidt Lynfy, som hver 15 Sek. viser Fire-Lyn. Flammens Højde: 45 m. Synsvidden: 18 Sm. Hvidt, cylindrisk, 17 m. højt Taarn. Fyret skjules af Land fra S. 38° V. gennem S. og Ø. til N. 81° Ø. Taagesignal gives med To-Knald hver 10 Minutter. 52° 1', N. Br. 5° 4', V. Lgd.

341. Taagesignal. Flatholm Island. Bristol Channel. England. Taagesignalet paa Flatholm Island gives nu med Sirene, der hver 1½ Minut giver to Stød, Stød 7 Sek., Pause 3 Sek., Stød 2 Sok., Pause 78 Sek.

342. Fyr forandres. Avonmouth. Bristol Channel. Den 17de Februar 1908 forandres Blinkfyret paa N.-Pierens Hoved ved Indløbet til Royal Edward Dok til et hvidt Blinkfy, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 15, m. Synsvidden: 12 Sm. Et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 66° V., gennem V. til S. 78° V. over Cockburn Shoal, tændes 5 m. under Blinkfyret. 51° 30', N. Br. 2° 43' V. Lgd. Et rødt, fast Fyr tændes 1 Kbl. N. 64° V. fra Avon Fyr. Flammens Højde: 13, m. Synsvidden: 3 Sm. Hvid Fyrpæl med rød Skive ved et hvidt Fyrhus med to røde, lodrette Striber. Holdt overet i S. 64° Ø. med det røde, faste Fyr 2 Kbl. N. 64° V. fra Avon Fyr leder det gennem Swash Channel. Avon Fyr slukkes. 51° 30' N. Br. 2° 42', V. Lgd.

343. Ledefyr forandret. River Usk. Bristol Channel. De hvide, faste Ledefyr, ¾ Kml. N. for River Usk Fyr, som holdt overet leder gennem den gravede Kende i Indløbet til River Usk, er forandret til grønne, faste Fyr. 51° 33' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

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

344. Vrag afmærket. Bilbao. Spanien. Damperen »Esperanza« er sunket i Linien Pynt Lucero overet med Lystønden ved Indløbet til Bilbao, c. 2½ Kbl. fra Lystønden. Mastørne er 2 m. over Vandet. Vraget er afmærket med et Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

345. Fyr tændt. Grand Tabou. Côte d'Ivoire. Afrika. Den 1ste Februar 1908 tændes Grand Tabou hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 25 m. Synsvidden: 10 Sm. Hvidt, 10 m. højt Stentaarn med et sort Bælte. 4° 25' N. Br. 7° 22' V. Lgd.

346. Fyr tændt. Sassandra. Côte d'Ivoire. Den 1ste Februar 1908 tændes Sassandra røde, faste Fyr. Flammens Højde: 40 m. Synsvidden: 9 Sm. Hvidt, 6 m. højt Taarn. 4° 56' N. Br. 6° 5' V. Lgd.

347. Fyr tændt. Grand Lahou. Côte d'Ivoire. Den 1ste Februar 1908 tændes Grand Lahou hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvidden: 10 Sm. Hvidt, 11 m. højt Taarn. 5° 8' N. Br. 5° 1' V. Lgd.

348. Fyr tændt. Assinie. Côte d'Ivoire. Den 1ste Februar 1908 tændes Assinie hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvidden: 10 Sm. Hvidt, 11 m. højt Taarn. 5° 7' N. Br. 3° 16' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

349. Fyrskibet »Recalada« flyttet. Rio de la Plata. Argentina. Fyrskibet »Recalada« er flyttet ¾ Sm. Ø. efter og ligger nu paa 35° 10' 40" S. Br. 56° 42' 0" V. Lgd.

350. Vandstandsmaalere. Colonia. Rio de la Plata. Uruguay. Ved Adgangen til Colonia er anbragt to Vandstandsmaalere, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr, 13½ Kbl. S. 67° Ø. fra Midten af Pipas Rocks, 34° 28', S. Br. 57° 40', V. Lgd., og 9 Sm. S. 57° Ø. fra Farallon Fyr. 34° 33', S. Br. 57° 46', V. Lgd.

351. Oplysning om Fyr. Huafu Island. Corcovado Gulf. Chili. Huafu Fyr lyser fra S. gennem V. og N. til N. 43° Ø. Flammens Højde: 143 m. Synsvidden: 29 Sm. 43° 35' S. Br. 74° 45' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

352. Vrag afmærket. Alfaques. Spanien. Kutteren »Joven Antonio« er sunket i 9, m. Vand i Indløbet til Alfaques Hav, fra San Carlos Fyr i S. 11° Ø., og fra Vinaroz Kirke i N. 45° Ø.

Masten er over Vandet. Vraget er afmærket med en sort Ballon og om Natten med en hvid Lanterne.

353. Fortøjtønde inddraget. Lipari Red. Æoliske Øer. Italien. Paa Lipari Red er Fortøjtønden $2\frac{1}{2}$ Kbl. S. 40° V. fra Fyret inddraget.

354. Uddybning. Barletta. Italien Ø.-Kyst. Paa Grund af Uddybningsarbejder ved Barletta Havn er en hvid, cylindrisk Tønde, hvorfra vises rødt Fyr, udlagt c. 250 m. Ø. for V.-Molens Hoved. Naar Uddybningsmaskinen ikke er halet ind til Siden af Indløbet, viser den om Natten to røde Lanterner.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

355. Klippe fundet. Tanah Masa S.-Spids. Batoe Eilanden. Sumatra V.-Kyst. En 3 m. Klippe er fundet i den S.-lige Del af Løbet mellem Tanah Bala og Tanah Masa, mellem Korallrevet med 4, m. l. 2 Sm. N. 57° V. fra Tandjoeng Seiro og Kystrevet NV. for Tandjoeng Seiro. Mellem Klippen og Tanah Masa Kystrev er der 13 à 18 m. Vand. $0^\circ 21'$ S. Br. $98^\circ 32'$ Ø. Lgd.

356. Afmærkning forandret. Tungsha Bank. South Channel. Yang Tse Kiang. China. Fyrskibet »Tungshu« ligger $\frac{1}{2}$ Sm. S.-ligere end den i Kortet angivne Plads. $31^\circ 8' 0''$ N. Br. $121^\circ 59' 50''$ Ø. Lgd. Middfarvands Klokketønden ligger $\frac{1}{2}$ Sm. SV. for den i Kortet angivne Plads. $31^\circ 1' 35''$ N. Br. $122^\circ 9' 0''$ Ø. Lgd. Tungsha Bank Tønde ligger $\frac{1}{2}$ Sm. S. for den i Kortet angivne Plads. $31^\circ 6' 55''$ N. Br. $122^\circ 9' 25''$ Ø. Lgd.

357. Fyr tændt, Taagesignal oprettet. Seitau og Sister Islets. Ping Yang Inlet. Korea V.-Kyst. I Indløbet til Ping Yang Inlet (Chinnampo) er følgende Fyr tændt:

Seitau (West Islet) hvide Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 92 m. Synsviddens: 24 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret er formørket fra S. 12° Ø. til Ø. Hvidt, cylindrisk, c. 10 m. højt Taarn. Naar et Skibs Taagesignal høres, gives 2 Kanonskud med 3 Minutters Pause mellem Skudene, og om nødvendigt gentages Signalet efter 10 Minutters Forløb. Fyret er slukket og Taagesignal gives ikke aarlig fra 15de Januar til Slutningen af Februar paa Grund af Is. $38^\circ 32'$ N. Br. $124^\circ 46'$ Ø. Lgd.

Sister Island faste Fyr paa Øens N.-Ende, 5 Kbl. N. 76° V. fra Dauchen Island N.-Ende. Lysen er rødt fra S. 1° V. til S. 13° V., hvidt fra S. 13° V. til S. 18° V., rødt fra S. 18° V. til S. 55° V., hvidt fra S. 55° V. til S. 64° V., rødt fra S. 64° V. gennem V. og N. til N. 76° Ø., hvidt fra N. 76° Ø. til N. 87° Ø., rødt fra N. 87° Ø. gennem Ø. til S. 79° Ø., formørket fra S. 79° Ø. gennem S. til S. 1° V. Flammens Højde: 39 m. Synsviddens: 15 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt, cylindrisk, c. 11 m. højt Taarn. Fyret er slukket aarlig fra 15de Januar til Slutningen af Februar paa Grund af Is. $38^\circ 40'$ N. Br. $124^\circ 58'$ Ø. Lgd.

358. Fyr tændt, Taagesignal oprettet. Chu Do (Bamboo Island). Myangoru Islands. Korea SV.-Kyst. Den 25de December 1907 sluktes det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Chu Do, og der tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 40 Sek. viser Tre-Blink i 15 Sek., Mørke 25 Sek. Flammens Højde: 84 m. Synsviddens: 23 Sm. Fyret er formørket fra S. 9° Ø. til S. 37° Ø. Hvidt, cylindrisk, c. 8 m. højt Taarn. Fyrapparat af 3die Orden. Taagesignal gives med Sirene, som hver 35 Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. $34^\circ 13'$ N. Br. $125^\circ 51'$ Ø. Lgd.

359. Bifyr tændt. Todo Zaki. Honshu Ø.-Kyst. Japan. I Todo Zaki Fyrtaarn er tændt et rødt, fast Bifyr, der lyser fra S. $17\frac{1}{2}^\circ$ Ø. til S. $6\frac{1}{2}^\circ$ Ø. over One Reef, som ligger 2, Sm. S. 12° Ø. fra Fyret. Flammens Højde: 33 m. Synsviddens: 15 Sm. Fyret vises fra et Viudue i Fyrtaarnet. $39^\circ 32'$ N. Br. $142^\circ 4'$ Ø. Lgd.

360. Fyrs Lysvinkel. Kamome Jima. Yesashi Ankerplads. Hokushu V.-Kyst. Kamome Jima Fyr lyser fra S. $6\frac{1}{2}^\circ$ V. gennem V. N. og Ø. til S. $83\frac{1}{2}^\circ$ Ø.

Karantænebestemmelser m. m.

361. Italien. — Aleksandria er erklæret fri for Pest. Grækenland. — Skibe, kommende fra Konstantinopel, underkastes 4 Dages Karantæne i Lazarettet St. Georg paa Salamis.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg. Korts eller Bogs Nr. Tyskland:

Segelhandbuch für die Ostsee, V. Abtheilung. »Die Ostküste von Schweden.

Der Bottnische Meerbusen und die Ålands Inseln. Pris 3,50 M.

Japan:

N 289 Plans in Karafuto (Sakhalin Island). Pris: 0,25 y.

R-136-Fsno Shima to Yesaki Ko, plans.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 13. Februar 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Tysk Soretsdag. — Skibsførerforeningen af 1874. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annø 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. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10% 20% 30% 40%

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

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 og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening,

Fyns Kreds,

afholder Søndagen den 16. Februar Eftm. Kl. $2\frac{1}{2}$ sin ordinære Generalforsamling paa Hotel Svendborg i Svendborg, hvor det reviderede Regnskab for 1907 vil blive forelagt til Godkendelse. Valg af et Bestyrelsesmedlem samt 2 Revisorer bliver foretaget og Beretning bliver givet om Kredens Virksomhed i det forløbne Aar.

Kredsstyrelsen.

Aktieselskabet

Em. Z. Svitzer's Bjergnings-Entreprise.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 25. 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 Udbyttes Fordeling samt Vedtagelse af Regnskabet og Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort udleveres paa Selskabets Kontor, Kvæsthusgade Nr. 1, imod behørig Legitimation fra den 22. Februar og indtil Tirsdag den 25. Februar Kl. 12 Fm.

Kjøbenhavn, den 10. Februar 1908.

Bestyrelsen.

De private Assurandører Ltd

Kjøbenhavn

tegnede 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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Febr. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		89 ⁹ / ₄	90
Danmark.....		—	—
Norden.....		84 ¹ / ₂	86
Kjøbenhavn.....	54— ¹ / ₄	55 ¹ / ₂	58
Carl.....	82	81	83
Dannebrog.....	82 ⁹ / ₄ —83	82 ⁹ / ₄	83
Skjold.....		60	65
Urania.....	51— ¹ / ₂	50	50 ¹ / ₂
Union.....		55	57
Dampsk. af 1896.....	83	82	84
Højmdal.....		95	102
Østasiatiske.....	127— ¹ / ₄	127	127 ¹ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	61 ¹ / ₄ —62	61 ¹ / ₂	62
Dampskibe Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 % stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		84	86
4 % — — 2. Serie..		91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4 % — — 1. —		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..		86 ⁹ / ₄	87
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	152— ¹ / ₄	152	152 ¹ / ₂
Privatbank.....	117 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	117	117 ¹ / ₄
Landmandsbank.....	132— ¹ / ₄	132	132 ¹ / ₄
Handelsbank.....	137 ⁹ / ₄ —138	137 ⁹ / ₄	138
Grundejerbank.....		—	—
Burm. & Wain.....	70 ¹ / ₂ — ⁹ / ₄	70 ¹ / ₂	71 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....	96 ¹ / ₃	96 ¹ / ₃	97
Sukkerfabr.....	202—203	202	202 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	141— ¹ / ₂	141 ¹ / ₂	142

Vekselkurser d. 11. Februar 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.23	18.19
Paris.....	72.65	—
Amsterdam.....	151.35	—
Wien.....	76.15	—

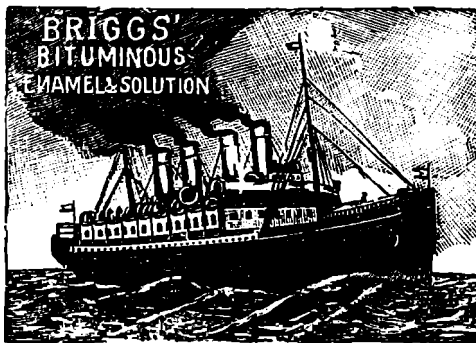
Notering paa Berlins Børs d. 11. Februar 1908.

Russiske Noter.....	214.20
4 % Russiske Consols.....	81.50
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	73.60
5 % Mexikanske 1899.....	101.60
5 % Rumænske Stats.....	100.75
4 % — — 1890.....	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 148,000, „Norden“ 42,000, „Kbhvn.“ 60,000, „Dannebrog“ 20,000, „Gorm“ 2,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 20,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 452,000, „Østas. Komp.“ 226,000, „Danmark“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Carl“ 24,000, „Skjold“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



BRIGGS' BITUMINOUS EMULSION & SOLUTION

Emallien paalægges varm — 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærbeden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasteram, Bankers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.



Stenfiskerfartøj,

galeaserigget, godt bygget, 15 Aar, laster 34 Læster, er billig til Salg straks. Billet, nrk: „183“ modtager Bladets Kontor.

Dagsorden

ved

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings,

Afdeling for mindre Skibe,

Generalforsamling i Svendborg

Tirsdag den 18. Februar 1908, Kl. 10 Formiddag i Borgerforeningens Lokale, (Indgang i Fruestræde).

1. Valg af Sekretær.
2. Ledefyr over Løgstør Grunde.
3. Bibeholdelse af den nuværende Grænse for indskrænket Fart.
4. Minimalfragterne og ensartede Certepartier, herunder:
 - a. Forandring af Tiden for Sommerraterne
 - b. Fastsatte Rater for Trælaster fra Gotland, Vester-vik Distr., Oscarsham og Kalmar til bornholmske Havne.
5. Forslag om at Kontingentet til Nordevropæisk Sejl skibsreder-Forbund for den mindre Afdeling indbetales gennem de respektive Sjøassurancer.
6. Forandring af den hidtil fulgte Regel for Ristornoens Udbetaling i Danske Skibsrederes gensidige Ulykkesforsikring for Søfolk.
7. Dansk Søfartstidende.
8. Hollandske Skibes Udelukkelse af dansk Kystfart.
9. Forbedring af Fakse Havn.
10. Fyr og Sømærker.
11. Mødested for næste Generalforsamling.
12. Repræsentantvalg til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling.
13. Eventuelt Valg af Revisorer.
14. Forskelligt.

C. Jensen,
Formand.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 94.42

Skibs-

Provianteringshandlere.

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.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med sit til Faget bekræftede Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Ant. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23. Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:

Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copenseure

Telefon-Nr.

42

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.</

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Prøv engang ufortødet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

**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 Day, 20, Tel. 156.

„Wolverine“
Baade-Motorer
løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med
Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs-
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109. Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frøgtdamper, Passagerdamper, 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,
Carholtermann, Kjøbenhavn.

Dr. med. Goldschmidt,

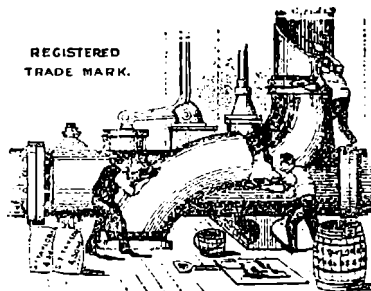
Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmateri-
aller af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

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.

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 i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.
124.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8. Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Februar 1908. 15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.



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

Forlang min illustrerede Prislste.

De private Assurandører lim
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

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

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Otto Monsteds
Margarine

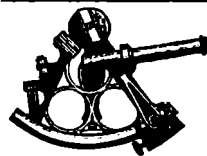
Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinløg af enhver Størrelse og Art.

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

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

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon Tagensvej 92 **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Telegr.-Adr.: „Motordan”

Th. Lang,

Smede- og Maskinværkted
Gasværksbævn.

Fabrik for sølvsmedende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfor- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas” til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

Skib til Salg.

Skonnert „Maren”, der maaler
30,76 Tons, laster 75 Tons
dw., godt udhalet, sejler uden
Ballast. er billig til Salg, naar
Handelen kan ske straks.

Henvendelse til

C. Clausen

Møllergade, Marstal.

Skonnert

„Pauline” 27,98 Tons, laster
60 Tons dw., er til Salg ved
Henvendelse til

H. P. Jørgensen,

Prindsegaden. Marstal.

Jagt til Salg,

bygget i 1878 til Stenfiskeri,
drægtig 17⁴⁴/₁₀₀ Br. Tons, laster
35 Tons d. w., udmærket
udhalet, kan, grundet paa Eje-
rens Død, købes billig ved
Henvendelse til

J. O. Sørensens Enke,
Strandvejen 51, Thisted.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMP FABR. XANIA.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilberende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst”.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nissoon

Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.

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

Palle Sørensens Eff.

Sølvtorvet 4.

Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pinceez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Galease.

En Galease, stor 22,22
Tons Netto, laster 1000 Ctn.
dw. og har de sidste Aar
udelukkende sejlet med Mel
og Cement, er til Salg hos

Rasmussen & Nielsen

Skibsbyggere

Nykjøbing, Falster.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 20. Februar 1908.

Ordinære Afskrivningers Fradragning i den skattepligtige Indkomst. Under Henvi- sning til tidligere Forhandlinger mellem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Skattedepartementet om For- staaelsen af § 6 a i Loven om Indkomst- og Formue- skat til Staten har Skattedepartementet under 7. ds. be- svaret Repræsentationens Forespørgsel om, hvorledes den i nævnte Paragraf hjemlede Ret til ved Beregningen af den skattepligtige Indkomst at fradrage ordinære Afskrivninger bør anvendes overfor Aktieselskaber, der driver Søfart, navnlig i Tilfælde, hvor saadanne Afskrivninger ikke fremgaar af det af det paagældende Selskab aflagte Regnskab. Idet Skattedepartementet fremhæver, at Spørgs- maalet henhører under de skattelignende Myndigheders Afgørelse, meddeler det, at man efter paany at have taget Spørgsmaalet under Overvejelse er kommen til den Anskuelse, at der ikke vil være noget at indvende imod, at der i Henhold til den citerede Lovbestemmelse i den skattepligtige Indtægt for saadanne Aktieselskaber fradrages et Beløb som ordinær Afskrivning, uanset at Regnskabet ikke fremviser saadan Afskrivning, men hele Overskudet udbetales.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kreds- afdeling for Ærø afholdt d. 15. ds. sin aarlige General- forsamling i Marstal. Til Stede ved Mødet var Hoved- foreningens Kasserer, Kapt. Minor Rasmussen, og dens Sekretær, Red. Emil Krogh.

Fra Kredsstyrelsen forelaa Forslag om, at General- forsamlingen skulde bemyndige Kredsstyrelsen til at arbejde hen til et nøjere Samarbejde mellem Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund*).

Paa Bestyrelsens Vegne anbefaledes Forslaget af Navigationslærer H. J. Christensen. Man vilde vist- nok kunne opnaa adskillige Fordele ved at følge den af Forslaget anviste Vej, selv om det vel nok var givet, at der vilde være en Del praktiske Vanskeligheder at over- vinde. I meget høj Grad vilde Forslagets Skæbne natu- rligvis være afhængig af den Stilling, som Kredsafdelingen for Fyn vilde indtage dertil.

Navigationsskolebestyrer Hansen anbefalede lige- ledes Forslaget.

Mægler H. Petersen henlede Opmærksomheden paa, at Forslaget vilde medføre, at alle Medlemmer af Ærø Sø-Assurance vilde blive obligatoriske Medlemmer af Forbundet.

Efter yderligere Diskussion vedtoges det at give Kredsstyrelsen den ønskede Bemyndigelse.

Paa Forslag af Kredsstyrelsen genvalgte d'Hrr. B. B. Fries og J. C. Jensen og valgte Kapt. N. E. Schmidt til Delegeret, hvorefter Dagsordenen var udtømt.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholdt sin aarlige Generalforsam- ling i Svendborg i Tirsdags.

Referatet af Forhandlingerne vil fremkomme i næste Nummer af *Dansk Søfartstidende*.

Gennem Ritzaus Bureau er indløbet nedenstaaende Telegrammer om Generalforsamlingens Forløb.

Svendborg, d. 18. Februar. Dansk Sejlskibsrederi- Forenings Afdeling for mindre Skibe afholdt i Dag

*) Se Referatet fra Generalforsamlingen i Dansk Sejl- skibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn paa andet Sted i Bladet.

Hovedkreds-Generalforsamling i Svendborg. Det ved- toges bl. a. at udtale sig for Ønskeligheden af Ledefyr over Løgstør Grunde samt at anmode Hovedforeningen om at henstille til Ministeren at udvide Grænsen for den indskrænkede Fart paa Østersøen til at omfatte hele Østersøen og den botniske Bugt. Det vedtoges at søge Tiden for Sommerraternes Gyldighed fastsat til 15. April—15. September.

Endvidere vedtoges det at opfordre Bestyrelsen til at indgive Andragende til Regeringen om, at det maa blive forbudt hollandske Skibe paa indtil 100 Register- Tons Netto at gaa i indenrigsk, dansk Fart. Næste Ge- neralforsamling vedtoges det at afholde i Marstal. Efter at man derpaa havde forhandlet om forskellige andre Spørgsmaal af Interesse for Søfarten, sluttede General- forsamlingen.

Undervands Klokkesignaler. Raketappa- rater om Bord i Skibe. I Aarsberetningen for 1907 af 30. Januar d. A. fra Generalkonsulatet i London til Udenrigsministeriet meddeles følgende om Udviklingen af disse Spørgsmaal i England:

I Aarsberetningen for i Fjor meddelte Konsulatet, at der var Forslag fremme om, at alle Fyrskibe langs Kysten skulde forsynes med undervands Signalapparater. Tanken var, at ogsaa alle Handelsskibe gradvis skulde forsynes med lignende Apparater, hvorved saavel Men- neskeliv som store Værdier kunde blive sparet hvert Aar. Dette Spørgsmaal har ogsaa været fremme Gang efter Gang i det forløbne Aar.

The Board of Trade og Trinity House, som staar for alle Redningsstationerne ved Kysten, har været optaget af Eksperimenter i denne Retning, men det for- lyder, at Skibsrederne fastholdt deres Forlangende, at Udgifterne ved Oprettelsen af Signalstationerne skal bæres af Staten og ikke af dem.

Sagen verserer for Chamber of Shipping, som for nogen Tid siden udnævnte et Underudvalg for at undersøge hele Spørgsmaalet, og senere skulde saa Chamber of Shipping rette en Henvendelse til Rege- ringen for at gennemføre dettes Forslag.

The White Star Line, som allerede for nogen Tid siden udstyrede sine Atlanterhavsdampere med under- vands Signal-Apparater, har nu bestemt sig til at an- bringe lignende Apparater paa alle deres Lastbaade. Dette Skridt har Linien bestemt sig til efter de meget gunstige Beretninger, som Kaptajnerne paa dens over- søiske Passagerdampere har indgivet.

Som Resultatet af andre Forsøg, der er gjort i denne Retning, meddeles det, at man er naaet til ved Hjælp af et elektrisk Kabel at kunne betjene en Advarsels- klokke under Vandet mange Mile fra Kysten.

Navnlig under Hensyn til Dampskibet »Berlins« Undergang ved Hook of Holland har Board of Trade udnævnt en speciel Komite, som gennem de forskellige Marine-Superintendenter og Kaptajnerne paa de vigtigere Passagerdampere skal søge oplyst Hensigtsmæssigheden af at gøre det lovtvunget for alle britiske Passagerdam- pere at føre Raketapparater. Lige siden »Berlins« Undergang har dette Spørgsmaal været under ivrig Forhandling, og man mener, at hvis Skibene havde været udstyret med sadanne Apparater, vilde Tab af Liv sandsynligvis været undgaaet ved flere af de store Skibbrud.

Loven i Amerika tvinger alle Passagerskibe, som sejler under det amerikanske Flag, til at have disse Apparater, men ikke 5 pCt. af de engelske Skibe fører dem.

Det forlyder nu, at der officielt er fattet Beslutning om at anbringe undersøiske Signalklokker paa alle Fyr-

skibe ved de britiske Kyster som en yderligere Foranstaltning til at undgaa Ulykker under Taage, hvor de almindelige Luft-Signaler ikke kan opfattes. Der er i disse Dage foretaget vellykkede Forsøg med Afsendelse og Modtagelse af saadanne undersøiske Signaler af Grimsby-Trawleren »Cynus«, der for Øjeblikket er den eneste Trawler i Verden, der har saadanne Apparater om Bord.

Skibsreder F. J. Hansen, Rotherhithe, London, har meddelt Generalkonsulatet i London følgende:

Den britiske Ulykkesforsikring for Søfolk. Efter Ikrafttrædelsen af »The Workmen's Compensation Act« den 1. Juli 1907 er herværende Assurance-Kompagnier gaaet ind paa at lade »The Shipping Federation« bestemme Skadeserstatnings-Beløbene for alle Fordringer vedrørende Skibsfarten, der maatte fremkomme i Henhold til denne Lov. Risikoen tegnes enten af forskellige Kompagnier eller maaske oftest af gensidige Selskaber, af hvilke »West of England Protection and Indemnity Association«, London, samt »The North of England Protection and Indemnity Association«, Newcastle, er de vigtigste; dog paatager enhver Agent fra »Lloyds« sig ogsaa denne Risiko.

Rederne sikrer sig næsten altid gennem Assurance mod denne store Risiko. Nogle Selskaber har ved Beregningen af Risikoen udelukkende taget Register-Tonnagen i Betragtning uden Hensyn til Mandskabets Antal, andre har lagt dette som Basis uden Hensyn til Tonnagen.

Det sjette nordiske Søfartsmøde. Paa et i Kristiania d. 15. ds. afholdt Møde, hvortil Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse havde indbudt Skibsfartsinteresserede, blev der valgt 10 Medlemmer til en Komite, der skal udføre det forberedende Arbejde til det sjette nordiske Søfartsmøde. Mødet skal afholdes i Kristiania i Sommeren 1908.

Af Sager, der muligvis vil komme frem til Behandling paa Søfartsmødet nævntes bl. a. »Jernbanernes Indflydelse paa Skibsfarten«, »Rømningssspørgsmaalet« og »En international Overenskomst om Lanterner«.

Fra Firmaet L. H. Carl har vi modtaget Meddelelse om, at Hr. A. O. Andersen, der i omtrent 20 Aar har været knyttet til Forretningen, under 15. ds. er optaget som ansvarlig og til Underskrift berettiget Deltager i Firmaet.

Firmaet L. H. Carl vil saaledes for Fremtiden blive tegnet af d'Hrr. Poul Carl og A. O. Andersen.

Den danske Skibsfart og Suezkanalen. I Aaret 1907 har 18 danske Dampskibe med en samlet R.-T. af 36,501 passeret Kanalen for udgaaende og 19 Skibe med en samlet Tonnage af 41,979 for hjemgaaende; tilsammen 37 danske Dampskibe med 78,480 Tons.

I alt passeredes Kanalen i 1907 af 4,269 Skibe med c. 12,500,000 Tons; heraf var 2,654 Skibe med c. 8 Mill. Tons under engelsk Flag og 580 med c. 2 Mill. Tons under tysk Flag.

Klarering i Zeebrügge. Alle Skibsmæglere i den belgiske Havn Bruges forlanger fra 1. Februar i Aar et Gebyr af 1 Pund Sterling for alle Skibe, som passerer Zeebrügge bestemt til Bruges, for Ind- og Udklarering. Flere Medlemmer af den derværende Mæglerforening har klaget over, at de har haft Vanskelighed med at faa denne Afgift hos nogle Rederier. Mæglerne finder det derfor nødvendigt at forklare, at de ikke har faa Ud-

gifter med Klarering i Zeebrügge. De maa sende deres Waterclerk med Jernbanen til Zeebrügge for at vente paa Skibet, og ofte hænder det, at dette døjer længe med at komme ind, paa Grund af Vejrhindringer eller paa Grund af Vandstanden. Herved opstaar der ofte Tab af Tid og Penge. Rejsen til Zeebrügge maa ogsaa foretages, naar Skibet skal klareres for Udgaaende.

(»Norges Søfartstidende«.)

»Oscar II« redder en Skibsbesætning. Fra Kristiania telegraferes til R. B. Tirsdag Aften. Om Morgenen d. 10. ds., da »Oscar II« befandt sig omtrent paa Højde af New Foundlandsbankerne, observeredes et Sejskib med Nødflag og Signaler, der viste Proviantmangel. En af »Oscar II«s Redningsbaade blev sat ud, forsynet med rigelig Proviant. Det viste sig at være en engelsk Skonnert »Richard Graves«, der saa godt som hele Tiden efter sin Afgang fra Cadix havde kæmpet med nordvestlig Storm i 67 Dage. Mandskabet, 5 Mand, var stærkt medtaget af Sult og Overanstrengelse. Da Skibet var læk, og der intet Haab var om at bringe det i Havn, besluttede man at forlade det. Skibspapirerne og Mandskabets Tøj bragtes om Bord i Redningsbaaden, som i god Behold returnerede til »Oscar II«, hvor Mandskabet ved omhyggelig Pleje lidt efter lidt kom til Kræfter igen. Det landsattes i Kristiansand d. 16. ds. Da »Richard Graves« laa farligt i Farvandet for øst- og vestgaaende Skibe, blev det stukket i Brand.

Dansk Sejskibsrederi-Forenings Fyns Kreds

holdt i Søndags aarlig Generalforsamling i Svendborg under Ledelse af Kredsformanden, Havnefoged Carl E. Møller. Tilslutningen var næppe fuldt saa stor som sædvanlig — c. 40 Deltagere var mødt — og Dagsordenen var ogsaa mindre fyldig end ellers.

Havnefoged Møller, Svendborg, aabnede Generalforsamlingen med at byde Velkommen, specielt til Hovedforeningens Sekretær, Redaktør Krogh og til d'Hrr. J. C. Carlsen og H. Bager fra Marstal.

Om Aarets Virksomhed

udtalte Formanden, at Bestyrelsen havde i Aarets Løb paa forskellig Maade søgt at arbejde for Foreningens og Søfartens Interesser. Næstes kunde det dog ikke, at forskellige Forhold havde lagt et vist Tryk ogsaa paa Kredsaafdelingens Virksomhed. Man maatte imidlertid haabe, at denne Periode nu var overstaaet, og at vi atter stod overfor en rig Arbejdsperiode.

Lovrevision.

Kassereren og Sekretæren Rejseagent, Kapt. Ferd. Nielsen oplæste de af et Udvalg fra 25. Februar 1906 vedtagne, temmelig gennemgribende Love, som godkendtes af Generalforsamlingen med Lovkraft fra 1. Januar 1908.

Regnskabet

for Aaret 1907 forelagdes ligeledes af Kassereren. I Aarets Løb har været indtegnet følgende Antal Skibe:

fra Svendborg	42	med	5,933	Tons
— Troense	21	—	3,032	—
— Thurø	94	—	13,135	—
— Rudkjøbing	16	—	1,513	—
— Odense	2	—	309	—
— Faaborg	3	—	400	—

i alt 178 med 24,372 Tons

Der var endvidere indtegnet 5 Medlemmer fra Svendborg, 2 fra Thurø og 1 fra Odense. Kontingentet har til Hovedforeningen udgjort Kr. 2,012.80, til Lokalforeningen Kr. 427.04. For Lokalforeningen er Indtægterne opgjort med Kr. 995.38, Udgifterne med Kr. 324.12. Aaret sluttes med Kassebeholdning, Kr. 671.26.

Valg.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Mægler A. Hansen, Svendborg, til Revisor Købmand A. E. Hansen, Svendborg, og Skibsbygmester N. P. Petersen, Thurø.

Bestyrelsen har til Lettelse for Formanden valgt Rejseagent Ferd. Nielsen til Kasserer og Sekretær, hvilken Ordning Generalforsamlingen godkendte.

En Sammenlutning drøftes.

Formanden meddelte, at der var fremsat Ønske om en Diskussion af Muligheden for et nøjere Samarbejde mellem Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nord-europæisk Sejlskibsreder-Forbund, hvilket Forslag Taleren for sit eget Vedkommende var meget betænkelig ved.

Forslaget, der Dagen forud havde været til Behandling paa Ærø Kredsens Generalforsamling, blev Genstand for en lang og indgaaende Diskussion. De fra Marstal fremmødte Medlemmer gjorde Rede for Ærø Kredsens Syn paa Spørgsmaalet og anbefalede Sagen. I det store og hele stillede man sig af forskellige Grunde noget skeptisk overfor Muligheden af at opnaa væsentligere Fordele ved nøjere Samarbejde mellem de to Foreninger, og man var navnlig ængstelig for at Sagens Virkeliggørelse muligvis kunde svække den sikre Position, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Aarenes Løb havde skaffet sig ved et maalbevidst og samdrægtigt Arbejde paa helt andre Felter end dem, paa hvilke Forbundets Opgaver maa søges.

Til Slut vedtoges det dog, at opfordre Kredsstyrelsen til at forhandle videre med Ærø Kredsen om Sagen, forinden Hovedforeningens Generalforsamling til Sommer, idet man erkendte at Spørgsmaalet vel kunde være en nøjere Drøftelse værd.

Den indskrænkede Fart.

Fra Kaptajn O. P. Jensen, Thurø, forelaa i Anledning af Navigationskommissionens Overvejelser et Forslag, hvorefter Grænsen for den indskrænkede Fart for mindre Skibe bør søges udvidet til at omfatte hele Østersøen med den finske og den botniske Bugt, eventuelt at Linien bliver Dagerort — svenske Bjørn, men under alle Omstændigheder at Grænserne ikke indskrænkes fra, hvad de er nu.

Formanden forelagde Forslaget og bemærkede, at dette jo havde størst Interesse for den mindre Afdeling, som snart holdt Generalforsamling.

Rejseagent, Kapt. Ferd. Nielsen, anbefalede at støtte Forslaget.

Mægler A. Hansen, Svendborg, fandt det noget betænkeligt at føre Forslaget frem.

Kapt. Christiansen, Thurø, fandt, at Sagen burde støttes til Gavn for de mindre Skibe.

Kapt. Jul. Larsen, Svendborg, var af samme Mening.

Det vedtoges at støtte Forslaget.

Vicekonsulater.

Formanden forelagde Skrivelser fra Hovedforeningen med Anmodning fra Fællesrepræsentationen om Udtalelse angaaende Oprettelse af Vicekonsulat i Dakar, Senegal, Vestafrika — efter Forslag af Kapt. E. B. Hansen, »Kodan«, Marstal — og i Calamata i Grækenland, hvilken Plads bl. a. er søgt af »D. F. D. S.«s og J. Philip Jørgensens, Thurø, Skibe.

Formanden bemærkede, at Bestyrelsen efter sin Stilling under Arbejdet for Konsulatafgiftens Afskaffelse ikke ret vel kunde anbefale ny Konsulater.

Philip Jørgensen, Thurø, tilføjede, at han ganske vist har haft et Skib i Calamata men ikke trænger til Konsul i den Anledning.

Carlsen, Marstal, nævnedes Eksempler paa fortvivlede Forhold i Dakar, hvor der absolut trænges til Konsulat.

Det vedtoges at anbefale Ansættelse af Vicekonsul i Dakar, men ikke i Calamata.

Hovedgeneralforsamlingen

for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« afholdes i Svendborg i Juli Maaned, og Bestyrelsen bemyndigedes til at arrangere denne lidt festlig.

Søfolks Opholderum.

Redaktør Krogh meddelte paa Opfordring, at det er lykkedes »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« at blive repræsenteret i Kommissionen, som skal revidere Lovens Bestemmelser herom, og at Ministeriet paa dens Indstilling har udnævnt J. Philip Jørgensen, Thurø og Skov, Esbjerg, til Medlemmer af Kommissionen.

Taleren bringer tillige en Hilsen fra Foreningens Formand, Konsul Rechnitzer.

Formanden takker for Oplysningerne og Hilsenen.

Dermed hæves Generalforsamlingen.

Om Sættningen af Halvcirkel Deviationen ved magnetisk Breddeforandring.

Vi har modtaget følgende:

Naar man kender Koefficienten B paa to Steder med betydelig magnetisk Breddeforskel, samt Horizontalkraften og Inklinationen begge Steder, kan man som bekendt finde, hvor meget af Koefficienten, der er forarsaget af haardt og hvor meget af blødt Jærn. Sædvanligvis udføres denne Beregning ved Hjælp af to Ligninger med to ubekendte; men som nedenstaaende Fremstilling vil vise, lader den samme Beregning sig udføre ved ulige simple Midler, der formodentlig vil falde en og anden nok saa let som den rent matematiske Behandling af Spørgsmaalet; den eneste Forudsætning, der kræves, er Regning med positive og negative Tal.

Lad os altsaa forudsætte, at vi kender B paa to Steder med betydelig magnetisk Breddeforskel samt Horizontalkraften og Inklinationen begge Steder. Som

bekendt forandrer den Del af Koefficienten, som er foraarsaget af blødt Jærn, sig i samme Forhold som Tangens af Inklinationen ved magnetisk Breddeforandring, medens den Del af B, som er foraarsaget af haardt Jærn forandrer sig omvendt proportionalt med Horizontal-kraften ved Breddeforandring. Man kan nu løse Opgaven paa den Maade, som efterfølgende viser, samt beregne hvad B vilde være paa et hvilket som helst Sted paa Jorden, og man vil saaledes være i Stand til at anbringe Flindersbarre og Magneter nogenlunde rigtigt.

Koefficienten C lader sig naturligvis adskille i sine to Bestanddele paa samme Maade som B.

Der kan paa Forhaand intet vides om den nærmere Sammensætning af B, og man maa derfor foreløbig nøjes med at gisse, hvor meget af B der skyldes haardt Jærn og hvor meget blødt Jærn. Man vælger altsaa vilkaarligt, hvor meget af B man antager skyldes haardt Jærn paa 1ste Sted og kalder denne Del B_{h1} ; da den hele B kendes paa Stedet, er altsaa den Del af B, som skyldes blødt Jærn $B - B_{h1} = B_{b1}$. Var ovenstaaende rigtigt, vilde B_{b1} ogsaa være rigtig, men da dette næppe er Tilfældet, opstilles paa ganske tilsvarende Maade en anden Gisning over Sammensætningen; $B = B_{h2} + B_{b2}$. For nu at finde hvor meget af B, der i Virkeligheden skyldes haardt Jærn, hvilket vi kalder B_h , og hvor meget blødt Jærn (B_b), kan man gaa frem paa følgende Maade:

Man reducerer først B_{h1} til 2det Sted efter følgende Proportion:

Horizontalkraften 2det Sted: Horizontalkraften 1ste Sted = B_{h1} 1ste Sted : B_{h1} 2det Sted.

Derpaa reduceres B_{b1} til 2det Sted efter Proportionen:

Tangens til Inklinationen 1ste Sted: Tangens til Inklinationen 2det Sted = B_{b1} 1ste Sted : B_{b1} 2det Sted.

Summen af B_{h1} + B_{b1} , begge 2det Sted, kalder vi B_1 , og denne Størrelse vil altsaa være lig obsv. B 2det Sted, for saa vidt første Gisning var rigtig. Reducerer man paa samme Maade B_{h2} og B_{b2} til 2det Sted, adderer dem og kalder Summen B_2 , vil denne være lig obsv. B 2det Sted, om 2den Gisning var rigtig. Subtraheres nu B_1 fra obsv. B 2det Sted faas altsaa $B - B_1$. Subtraheres B_2 fra obsv. B 2det Sted faas $B - B_2$. Man kan nu opstille følgende Proportioner:

$$(B - B_2) - (B - B_1) : (B_{h2} - B_{h1}) \text{ 1ste Sted} = (B - B_1) : x$$

1ste Steds ($B_{h1} - x$) er lig B_h , som er den Del af Koefficienten B, der virkelig er foraarsaget af haardt Jærn 1ste Sted.

$$(B - B_2) - (B - B_1) : (B_{b2} - B_{b1}) \text{ 1ste Sted} = (B - B_1) : x'$$

1ste Steds ($B_{b1} - x'$) er lig B_b , som er den Del af Koefficienten B, der virkelig er foraarsaget af blødt Jærn 1ste Sted.

Til nærmere Oplysning anføres et Eksempel:

B i Plymouth	- 4° 25	i Følge Obsv.
B i Kap det gode Haab	- 7° 78	- -
Horisontalkraft i Kap det gode Haab	1,17	
- i Plymouth	1,00	
Tangens til Inklination i Plymouth	+ 2,46	
- Kap gode Haab	- 1,43	

$$\begin{array}{r} - 4^{\circ} 25 \text{ B observeret i Plymouth} \dots\dots - 4^{\circ} 25 \\ - 10^{\circ} 00 \text{ } B_{h1} \text{ Plymouth} \dots\dots B_{h2} - 20^{\circ} 00 \\ + 5^{\circ} 75 \text{ } B_{b1} \text{ - } \dots\dots B_{b2} + 15^{\circ} 75 \end{array}$$

Reduceres disse Værdier til Kap det gode Haab

$$\begin{array}{r} 1,17 : 1 = - 10^{\circ} : B_{h1} \text{ i Kap; heraf } B_{h1} = - 8^{\circ} 55 \\ + 2,46 : - 1,43 = + 5^{\circ} 75 : B_{b1} \text{ i Kap; heraf } B_{b1} = - 3^{\circ} 34 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1,17 : 1 = - 20^{\circ} 00 : B_{h2} \text{ i Kap; heraf } B_{h2} = - 17^{\circ} 09 \\ + 2,46 : - 1,43 = + 15^{\circ} 75 : B_{b2} \text{ i Kap; heraf } B_{b2} = - 9^{\circ} 16 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} - 8^{\circ} 55 \text{ } B_{h1} \text{ i Kap} \dots\dots B_{h2} - 17^{\circ} 09 \\ - 3^{\circ} 34 \text{ } B_{b1} \text{ i Kap} \dots\dots B_{b2} - 9^{\circ} 16 \\ - 11^{\circ} 89 = B_1 \dots\dots B_2 = - 26^{\circ} 25 \\ - 7^{\circ} 78 = \text{Obsv. B i Kap} \dots\dots B = - 7^{\circ} 78 \\ + 4^{\circ} 11 = B - B_1 \dots\dots B - B_2 = + 18^{\circ} 47 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} B - B_2 = + 18^{\circ} 47 \quad B_{h2} = - 20^{\circ} \\ B - B_1 = + 4^{\circ} 11 \quad B_{h1} = - 10^{\circ} \\ (B - B_2) - (B - B_1) = + 14^{\circ} 36 \quad B_{h2} - B_{h1} = - 10^{\circ} \\ B_{b2} = + 15^{\circ} 75 \\ B_{b1} = + 5^{\circ} 75 \\ (B_{b2} - B_{b1}) = + 10^{\circ} 00 \end{array}$$

Tilbage har man blot at finde Sammensætningen af B efter ovenfor angivne Proportion.

$$\begin{array}{r} + 14^{\circ} 36 : - 10^{\circ} = + 4^{\circ} 11 : x; \text{ heraf } x = - 2^{\circ} 86 \\ + 14^{\circ} 36 : + 10^{\circ} = + 4^{\circ} 11 : x'; \text{ heraf } x' = + 2^{\circ} 86 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} B_{h1} - x = (- 10^{\circ}) - (- 2^{\circ} 86) = - 7^{\circ} 14 \text{ } B_h \text{ af haardt Jærn} \\ \text{ i Plymouth,} \\ B_{b1} - x' = (+ 5^{\circ} 75) - (+ 2^{\circ} 86) = + 2^{\circ} 89 \text{ } B_b \text{ af blødt Jærn} \\ \text{ i Plymouth} \\ - 4^{\circ} 25 = B \text{ i do.} \end{array}$$

hvilket som man vil se, stemmer med obsv. B i Plymouth.

Vil man reducere de fundne Størrelser til Kap, har man

$$\begin{array}{r} 1,17 : 1 = - 7^{\circ} 14 : x; \quad \text{altsaa } x = - 6^{\circ} 10 \text{ B af haardt} \\ \text{ Jærn i Kap,} \\ + 2,46 : - 1,43 = + 2^{\circ} 89 : x'; \quad \text{altsaa } x' = - 1^{\circ} 68 \text{ B af blødt} \\ \text{ Jærn i Kap} \\ - 7^{\circ} 78 \text{ B i Kap,} \end{array}$$

hvilket ligeledes stemmer med Observationen.

Da B kan tænkes sammensat paa en hvilken som helst Maade, er man øjensynlig berettiget til at vælge f. Eks. $B_{b1} = 0$ og $B_{h2} = 0$, hvad der altsaa svarer til, at man i første Tilfælde betragter B som udelukkende fremkaldt af Magnetisme i haardt Jærn, og i andet Tilfælde som udelukkende foraarsaget af Magnetisme i blødt Jærn. Herved lettes Regningen noget, som vist nedenfor.

$$\begin{array}{r} - 4^{\circ} 25 \text{ observeret B i Plymouth} \dots\dots - 4^{\circ} 25 \\ - 4^{\circ} 25 \text{ } B_{h1} \text{ i Plymouth} \dots\dots B_{h2} \quad 0^{\circ} 0 \\ 0^{\circ} 00 \text{ } B_{b1} \text{ - } \dots\dots B_{b2} - 4^{\circ} 25 \end{array}$$

Reduceres til Kap faar man

$$\begin{array}{r} 1,17 : 1 = - 4^{\circ} 25 : x; \quad \text{hvoraf } x = - 3^{\circ} 63 \\ + 2,46 : - 1,43 = - 4^{\circ} 25 : x'; \quad \text{hvoraf } x' = + 2^{\circ} 47 \\ - 3^{\circ} 63 \text{ } B_{h1} \text{ i Kap} \dots\dots B_{h2} \quad 0^{\circ} 0 \\ 0^{\circ} 00 \text{ } B_{b1} \text{ i Kap} \dots\dots B_{b2} + 2^{\circ} 47 \\ - 3^{\circ} 63 \text{ } B_1 \dots\dots B_2 + 2^{\circ} 47 \\ - 7^{\circ} 78 \text{ B observeret i Kap} \dots\dots - 7^{\circ} 78 \\ - 4^{\circ} 15 = B - B_1 \dots\dots B - B_2 = - 10^{\circ} 25 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} B - B_2 = - 10^{\circ} 25 \quad B_{h2} = 0^{\circ} 0 \\ B - B_1 = - 4^{\circ} 15 \quad B_{h1} = - 4^{\circ} 25 \\ (B - B_2) - (B - B_1) = - 6^{\circ} 10 \quad B_{h2} - B_{h1} = + 4^{\circ} 25 \\ B_{b2} = - 4^{\circ} 25 \\ B_{b1} = 0^{\circ} 0 \\ B_{b2} - B_{b1} = - 4^{\circ} 25 \end{array}$$

Man har nu i Følge ovenstaaende

$$\begin{array}{r} - 6^{\circ} 10 : + 4^{\circ} 25 = - 4^{\circ} 15 : x; \quad \text{heraf } x = + 2^{\circ} 89 \\ - 6^{\circ} 10 : - 4^{\circ} 25 = - 4^{\circ} 15 : x'; \quad \text{heraf } x' = - 2^{\circ} 89 \end{array}$$

$B_{h_1} - x = (-4^{\circ}25) - (+2^{\circ}89) = -7^{\circ}14 = B$ foraars. af hrdt Jern i Plym.

$B_{h_1} - x' = (0^{\circ}00) - (-2^{\circ}89) = +2^{\circ}89 = B$ foraars. af blødt Jern i Plym.

— $4^{\circ}25$ samlede B i Plym.,

altsaa samme Resultat som ovenfor.

Denne Regnemaade giver samme Resultat som Op-gaven løst ved Ligninger. Selvfølgelig bør der lægges megen Vægt paa, at man observerer B under Forhold, hvor den remanente Magnetisme ikke faar for stor Indflydelse paa Resultatet,

Man vil altsaa være i Stand til at anbringe Flindersbarre og Magneter nogenlunde rigtigt, men Deviationsundersøgelse maa selvfølgelig ikke forsømmes.

Anbringelsen af Flindersbarre og Magneter er naturligvis kun rigtig, saa længe Jernet i Skibet er paa samme Sted, som da B observeredes; navnlig maa der ingen Forandring være sket i Jernets Beliggenhed i Tiden mellem Observationerne af B.

I de magnetiske Kort vil man finde Horizontal-kraften og Inklinationen samt Tangens til Inklinationen.

J. F. Lohmann..

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ²²/₁₉₀₈, afsagt d. 12. Februar 1908. Tiltalte C. H. L. J., der fra 5. Juli 1907 havde været udmønstret med Dampskibet »Philadelphia« som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i Stettin d. 11. s. M., fordi han var misfornøjet med Kosten om Bord.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Ved Sø- og Handelsrettens d. 17. ds. afsagte Dom tilkendtes der Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise en Bjergeløn af 28,000 Kr. for Bjergning af Dampskibet »Arnold« af Stettin, som d. 15. Juni f. A. grundstødte paa Falsterbo Rev.

Dom i S. S. Nr. ²³/₁₉₀₈, afsagt d. 15. Februar 1908. Tiltalte J. K. L., der fra 24. Oktober f. A. havde været udmønstret med Skonnert »Frederik og Ane« af Marstal paa ubestemt Tid som Ungmand og Kok, rømte i Norge d. 10. November f. A. uden hertil at have anden Grund, end at han fandt Arbejdet om Bord for strængt, hvorover han dog ikke har klaget til Kaptajnen.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er La Plata Markedet, der ellers har været det eneste, som i de sidste Par Maaneder har vist noget rigtigt Liv, flovet lidt af, særlig for prompt Lastning, men hvis Rederne viser Sammenhold og Maadehold med Hensyn til at udhyde Tonnage, er der næppe nogen Fare for, at det foreløbig skal falde yderligere, da der endnu er meget Korn, som der skal fragtes for. Der er fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet sidst sluttet til omtrent 17/ à 17/3 O. C. pr. Februar/Marts, 16/9 à 17/, 16/6 à 16/9 April/

Maj, medens Bahia Blanca betalte 17/ à 17/3 pr. prompt. Som Følge af det lidt svagere Returmarked er Kulfragterne højere, og 9/ betalles sidst fra Cardiff pr. Marts, 9/6 pr. April. Iøvrigt ligger det østlige Marked en Del fastere for prompt Lastning, og højere Fragter har været betalt, hovedsagelig fra Rispladserne. Af andre hjemgaaende Markeder er egentlig ingen lavere end for en Uge siden, tværtimod er der hist og her en ubetydelig Opgang at notere, medens det om Kulfragterne gennemgaaende kan siges, at de ikke alene har hævdet deres tidligere Niveau, men stedvis endog kan opvise enkelte smaa Stigninger, saaledes f. Eks. til den østlige Del af Middelhavet. Fra Cardiff til Port Said eller Aleksandria betalles saaledes 8/, til Venedig 8/3 à 8/9 for Dampere paa op til over 6,000 Tons, men saadanne Rater er ikke en Smule for høje, snarere det modsatte, thi Sortehavs- og Middelhavs-Returfragterne er stadig nede paa et saadant Lavniveau, at det kun er forbundet med Underskud, i mange Tilfælde endog ret betydelige, at sejle for dem. Fra Odessa etc. er 6/ stadig det bedst opnaaelige til udsøgt Havn, men Ladning er meget knap, 7/6 betalles Novorossisk/Bergen. Blandt de usle Fragter, som sidst er akcepteret for Erts fra Middelhavet skal vi nævne 6/ Porman/Rotterdam, 5/6 Benisaf/Tyne, 5/9 Middlesbro »full terms«. Fra Bilbao betalles uforandret 3/4½ Cardiff, 3/7½ Newport, 4/ Middlesbro, 4/1½ Rotterdam.

Nordamerika viser saa at sige ingen Forandringer. Der sluttedes igen ikke faa Dampere med Petroleum ud til Østen, Basis 20 Cents Hongkong, 22 Cents én japansk Havn, 22½ to Havne. Pr. f. o. w. blev der fra Miramichi sluttet til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst til 38/9 én, 40/ to Lossehavne, særdeles beskedne Rater.

Østersøen er stadig livløs for prompt, og Raterne uforandret slette som noteret i forrige Uge. Pr. første aabent Vande og senere har der været noget mere Last fremme, og en Del ret store Kontrakter skal være bleven ordnet foruden ikke saa faa enkelte Befragtinger. Blandt Befragtingerne pr. f. o. w. nævner vi 22/6 D/B. B. Kemi/London (1,000 Sldr.), 25/ D/B. 1/3 Boards Skellefteå/Goole (575), 23/ D/B. Umeå/Hull, 32/6 pr. Favn Firewood Skellefteå/Great Yarmouth 25/ pr. indtagen Favn Kortprops én Plads Wyborg Distrikt til West Hartlepool.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet sluttet kun ganske enkelte Sejlere for prompt Lastning af Mangel paa Salg af Partier, saa at Forholdene nærmest er Stillestand overfor det ret betydelige Antal Sejlere som søger Beskæftigelse. De enkelte Betragtere benytter sig af Forholdene og søger at trykke Raterne ned til et Lavmaal, som ikke kan give Udbytte, men flere norske Redere akcepterer disse Undermaalere, medens danske Redere paa enkelt Undtagelse nær, som f. Eks. 9 Frcs. pr. Tons Is fra Kristianiafjord til Cherbourg, fordrer Minimalraterne. For senere Afskibning ogsaa fra Bottenhavene er nogle flere Laster fremme, men ogsaa her er Befragterne stemt for lave Rater, saa at der ikke sluttet noget nævneværdigt. For Returfragter hersker fremdeles det samme mørke Forhold, idet der ikke er Ladninger nok til den i Udlandet værende Tonnage.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

125 Tons Havre Stralsund/Kristiania 7½ Mark, 200 Tons Byg Heiligenhafen/Rotterdam 7½ Mark, 120 Sldr. blandt Trælast Mandal/Stykkesholm 33 Kr., 95 Sldr. Stavr. Kemi/Tynen 32/6, 290 Tons Clay Charlestown/Norrköping 8/6, 400 Tons Clay Plymouth/Riga 7/, 230 Tons Kul Dysart/Paimpool 7/3, 350 Tons Kul Methil/Stege £ 6.15, 340 Tons Kul Boston/Kjerteminde £ 7, 280 Tons Sulphat Tynen/Gøteborg 5/9, 1,600 Fade Cement Aalborg/Reykjavik Kr. 1,50.

Angaaende de mindre Skibe, da har der gennemgaaende ikke fundet nogen særlig Forandring Siden siden forrige Beretning. Fra Danzig meddeles, at Befragtningsforretningen pr. Foraar ligger temmelig flovt, man noterer for Havre til Danmark 7 à 7½ Mark, Warberg 6½ à 7 Mark; endvidere nogle Trælaster, saaledes til West Hartlepool, Plancons 9/ à 10/ pr. load. Foruden fra de i forrige Beretning nævnte tyske Østersøhavne, hvorfra samme Rate vedblivende noteres, udbydes ogsaa fra Wismar nogle Rugladninger pr. Marts til Danmark, Sydsverig 4 Mark, samt fra Lübeck en Del Ladninger Saltsten, saaledes til Gefle, Sundsvall, Hudiksvall 3½ Mark, Uleåborg 4½ Mark, Stockholm 3½ Mark og til forskellige danske og sydsvenske Havne 3½ à 4 Mark.

ab danske Provinshavne noteres en Del Byglaster til Kjøbenhavn, saaledes fra Nakskov, Langøre, Stege og Køge; ogsaa enkelte Ladninger Hvede til Danmark, Sundhavn er i Markedet.

ab Kjøbenhavn er det ualmindeligt flovt; bl. a. sluttedes Mel til Vejle 35 Øre og til Aalborg 30 Øre pr. Sæk; fra Kastrup er sluttet for Gødning til Nykjøbing Sjøland, Mullerup, Svendborg 13 Øre.

Sverig har stadig ikke meget at byde paa. Halmstad noterer Skærver til Stralsund og Greifswald 4 Mark, at lade paa Kysten.

Med Hensyn til Trælastmarkedet da er der i Aar betydelig færre Laster til Danmark og tyske Østersøhavne end forrige Aar; ogsaa med Oplaster er det gennemgaaende ret sparsomt. Der noteres iøvrigt Sundsvall/Kiel 21 à 22 Mark, Skellefteå/Lübeck 23 à 24 Mark, Søderham/Rostock 23 à 24 Mark, Uleaborg/Sønderborg 23 à 24 Mark, Råfso/Neustadt (any size per 30/6) 19 Mark.

Skibsførerforeningen af 1874.

En farende Skibsfører skriver til os:

I sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* udtaler Hr. Sørensen, at han vilde foretrække Kapt. Schultz valgt som Formand fremfor Kapt. Larsen. Jeg, der selv er Fører af en Fragtdamper, kan ikke give Hr. S. Ret i hans Ræsonnement; efter min Mening vil Kapt. Larsen være den, der passer bedst. Han er betydelig yngre end Kapt. Schultz, og hvad der maaske er af endnu større Betydning, han er mere kendt med Foreningsarbejdet og med Forholdene i Land. Hr. S.'s Frygt for, at Kapt. Larsen ikke skulde vide »hvor Skoen trykker«, er sikkert ugrundet, og iøvrigt vælger vi jo en Bestyrelse til at staa ved Siden af Formanden.

Jeg er ikke som Hr. S. bekendt med, hvor mange »Ben« Kapt. Larsen har, men jeg véd, det er ikke flere, end at han hidtil som Bestyrelsesmedlem har haft Tid til at gøre et interesseret og stort Arbejde for Foreningen; iøvrigt er vore Midler jo indtil videre saaledes, at vi ikke kan give Formanden en Løn, hvis Størelse vil berettige os til at forlange, at han absolut ikke maa have anden Beskæftigelse.

X.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 15. Februar, Kl. 6 Eftm., i Foreningens Ejendom, Holmens Kanal 18.

Foreningens Formand, Kaptajn A. V. Knudsen, bød Velkommen, og efter at Kaptajn J. J. Benedictsen havde overtaget Dirigenthvervet, fremlagde og gennemgik Formanden Foreningens reviderede Regnskab for Aaret 1907.

Den egentlige Foreningskasse med Lighærer- og Sobrudnekassens Aarsregnskab balancerede med Kr. 13,868.40.

Blandt Indtægterne udgjorde: Kontiugeut Kr. 1,770.00, Indtædelsafgift af fire ny Medlemmer Kr. 192.00, Lejeindtægter af Gaarden ved Holmens Kanal Kr. 6,990.00.

Blandt Udgifterne udgjorde Administrationsomkostninger m. m. ialt Kr. 5,711.65, Ejendomsomkostninger beløb sig til Kr. 3,496.61, Bidrag til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart Kr. 200.00.

Kassebeholdningen ved Aarets Udgang var Kr. 3,745.14.

Understøttelseskassens samlede Indtægt var ialt Kr. 9,014.34. Understøttelseskassens Udgifter udgjorde: Understøttelse til et gammelt Medlem: Kr. 60.00, do. til 8 do. à Kr. 50.00: Kr. 400.00, do. til 46 Enker à Kr. 50.00: Kr. 2,300.00, do. til 7 Børn à Kr. 20.00: Kr. 140.00, Vedligeholdelse af Gravsteder Kr. 55.00, Kassebeholdning d. 31. Decbr. 1907: Kr. 6,059.34. Tilsammen Kr. 9,014.34.

Skipperstiftelsens Indtægter udgjorde ialt Kr. 18,721.11, hvoraf fremhæves: Renter af Obligationer m. m. Kr. 6,106.00, Lejeafgift Kr. 9,472.50 samt Gaver i Aarets Løb Kr. 935.00.

Af Udgifterne kan nævnes Renter Kr. 3,250.00, Skatter etc. Kr. 2,198.31, Lejegyldigheder Kr. 2,850.00, Reparationer Kr. 3,322.27, Nytaarsgave til 8 Skipper og 21 Enker i Stiftelsen Kr. 925.00. Kassebeholdningen udgjorde den 31. Decbr. 1907 Kr. 2,732.76.

Skipperforeningen ejede den 31. Decbr. 1907 ialt Kr. 513,752.54.

Foreningens Ejendom, Hjørnet af Holmens Kanal og Holmensgade, er opført til en Værdi af Kr. 90,000.00 med en Prioritetsskuld af Kr. 37,000.00. Stiftelsen, Hjørnet af Viktoria- og Istedgade samt Gasværksvej er opført med en Værdi af Kr. 286,900.00 Kr. og med en Prioritetsskuld af Kr. 74,000.00.

Til Foreningen er henlagt Legater, der tilsammen udgør Kr. 313,100. Foreningen har i det forløbne Aar udredet i Understøttelse samt i Lighærer- og Sobrudnepenge et samlet Beløb af Kr. 3,025.00.

I Stiftelsen var Friboligernes Antal ved Aarets Udgang 28, og 6 Lejligheder var udlejet for modereret Leje. Den Hjælp, der er ydet i Form af Fribolig eller Afslag paa Leje, kan ansættes til en samlet aarlig Sum af c. Kr. 10,000.00. Desuden er der af Stiftelsens Midler i Huslejegyldigheder ydet et Beløb af Kr. 2,850.00 og i ekstraordinære Understøttelser til Beboere af Stiftelsen Kr. 925.00.

Til 32 Familier og enkelte Personer i Stiftelsen er der i Vintren 1907—1908 uddelt 163 Tdr. Gaskokes.

Pensions- og Understøttelseskassen for Skibsføreres og Styrmands Enker og Børn under 15 Aar ejede ved Regnskabsaarets Afslutning Kr. 69,005.92. I Juni Termin 1907 udbetaltes til 46 Enker Kr. 20.00 til hver og i December Termin 1907 til 48 Enker Kr. 20.00 til hver.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt af Forsamlingen.

Formanden aflagde derefter Beretning for det forløbne Aar. Med Beklagelse maatte han meddele, at Æresmedlem af Foreningen, Skibsreder, Direktør Adolf Carl, var afgaaet ved Døden, og at seks af Foreningens Medlemmer i Aarets Løb ligeledes var afgaaet ved Døden. Foreningen bevarer deres Minde i kærlig Erindring. (Forsamlingen viste sin Tilslutning hertil ved at rejse sig).

Fire Medlemmer er slettet af Medlemsfortegnelsen, da de, saa vidt man har kunnet bringe i Erfaring, forlængst er døde. Formanden fandt det ret underligt, at Medlemmer saaledes kunde gaa bort, uden at Foreningen fik nogen Meddelelse derom. Men selvfølgelig havde man intet at bebrejde de afdøde Medlemmer i den Retning, da de jo ikke selv kunde melde deres Afgang. — Et Medlem havde udmeldt sig af Foreningen og fire ny Medlemmer var indtrædt i Aarets Løb. Foreningen havde derefter den 1. Januar 1908 121 Medlemmer.

Foreningen har i det forløbne Aar deltaget i Fællesrepræsentationens Arbejde. Særlig maatte nævnes Oprettelsen af Skolen til Uddannelse af Skibskokke, hvorved et betydeligt Savn var bleven afhjulpet. Denne Sag havde fundet megen Støtte i forskellige Kredse. Særlig havde Indenrigsministeriet og Grønlandske Handel vist stor Velvilje og ydet Støtte ved at stille et af Handelens ældre Skibe til Raadighed. Fartøjet med Skolen, der har virket med Held, henligger som bekendt ved Borsbroen. Paa Skipperforeningens Vegne havde Formanden deltaget i Arbejdet for denne Sag.

Formanden takkede Medlemmerne for deres Tilslutning til det udsendte Cirkulære med Opfordring til at fejre Foreningens 50 Aars Jubilæum den 30. Juni d. A. Bestyrelsen har besluttet i den Anledning at udgive et Festskrift og har tænkt at sætte sig i Forbindelse med Slotsforvalter Behring Liisberg og formaa ham til at skrive Lavets Historie. Festskriftet skulde være en smuk og anseelig Bog paa c. 350 Sider i stort Format, og hvert Medlem vil faa 5 Eksemplarer af Værket tilstillet. Nogle Medlemmer har været lidt betænkelige, fordi de troede, at de skulde betale Bogen. Men det er ikke Meningen. Foreningen afholder hele Udgiften. Bogen vil dog næppe kunne foreligge færdigtrykt paa selve Jubilæumsdagen.

De tre Repræsentanter, der fratraadte efter Tur, d'Hrr. Kaptajner V. Hein, J. C. Schou og J. P. Christiansen, genvalgtes enstemmigt. Ligeledes genvalgtes enstemmigt de to Revisorer, d'Hrr. Kaptajner J. J. Benedictsen og P. T. M. Folkmann, samt de to Snappleanter, d'Hrr. Kaptajner S. P. Anderson og L. L. Johnsen.

Protokollen oplæstes og vedtoges, hvorpaa Dirigenten erklærede Generalforsamlingen for hævet.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab

har afholdt sin første aarlige Generalforsamling for Regnskabsaaet 1907. Der udbetaltes 9 pCt. til Aktionærerne og henlagdes 5 pCt. til Reserve- og Fornylselsfond.
A. P. R.

Fra Sø og Land.

En yngre Fyrboder, Niels Nielsen, Nyborg, som for kort Tid siden blev forhyret med Dampskibet »Energi«, er i Følge »Svendb. Amtst.« Onsdag den 5. ds. paa Rejsen til England sprungen over Bord i Nordsoen og druknet.

Skibets Fører, Kaptajn Svane, oplyser, at der blev gjort alt for at redde Niels Nielsen. En Redningsbøje blev kastet ud og en Baad sat i Vandet, men Manden ønskede ikke Bøjen og arbejdede sig længere bort fra Skibet. Besætningen fik det bestemte Indtryk, at Niels Nielsen ikke vilde reddes. Da Baaden ankom til Ulykkesstedet, var Fyrboderen forsvunden.

At domme efter Mandens Opførsel i de Dage, han havde været ombord, er der en Del, der taler for, at han har berøvet sig Livet i et Anfald af Siudssyge.

Lodsoldermaud ved Nyord Lodseri, R. N. P. Hansen, har efter Aensøgning faaet sin Afsked af Lodsvesenets Tjeneste fra den 1. April d. A. at regne paa Grund af Alder og Svagelighed.

Fyrassistent ved Trekroner Fyr, L. F. Madsen, er bleven forfremmet til Fyrmester og beordret til Tjeneste ved Nordre-Rønner Fyr.

Den 15. ds. var i Følge »Sh. Gazz.« en Mærkedag paa Staalindustriens og Skibsbygningens Omraade, idet det paa denne Dag var 50 Aar siden, det første Staalskib blev sat i Vandet.

Skibet, der blev sat i Vandet, var en Hjuldamper, »Ma. Robert«, bygget i Birkenhead af afdøde Mr. John Laird for Regeringens Regning til Livingstone Ekspeditionen til Zambesi.

Ugens Havarier.

Hildur, Dpsk. af Bergen, er ankommet til Bandholm efter en meget haard Rejse fra Hartlepool med Kul. Skibet har faaet en Del Skade paa Kahyt og Kabys ved Styrtseer.

Gaugeren, Dpsk. af Brevig, er ankommet hertil efter en haard Rejse fra Middlesborough. Skibet har faaet en Del ovenbords Skade.

Stettin, Dpsk. af Trondhjem, er d. 14. ds. i Taage grundstødt ved Kandestederne. Skibet har en Ladning Sild inde. Flot uden Assistance og er indgaaet paa Burmeisters Værft for Undersøgelse.

Argo, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Rio Grande til Falmouth for Ordre indkommet læk til Azorerne.

Herttha, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom, da den for Storm vilde søge ind til Ronne, i Kollision med Bolværket, der fik en Del Skade. »Herttha«, der var paa Rejsen fra Åhus i Ballast til Aalborg, tog kun ringe Skade.

Westkusten, Dpsk. af Halmstad, kom d. 15. ds. paa Grund paa Sydspidsen af Amager, men kom hurtigt flot med Assistance af »Iovenorn« og fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Marianne, Skonnert af Grünendeich, er indkommet til Nyborg fra Hamburg med Majs. Skibet har været paa Grund i Elben og har været i Drift med Isen der. Reparerer i Nyborg.

Victoria, Motorskonnert af Halmstad, har paa Rejsen fra Aarhus i Ballast til Sverige mistet Skruen og maatte returnere til Frederikshavn, hvor en ny Skruer blev paasat.

Amphitrite, eng. Dpsk., har paa Rejsen fra New Orleans til Aarhus været paa Grund ved Anhalt. Flot uden Assistance og indkommet til Aarhus med Skade paa Roret. En Del af Ladningen er beskadiget af Sovandet.

Asta, Motorskonnert af Thuro, har været paa Grund i Limfjorden. Flot med Dampassistance, Akkord 300 Kroner. Ankommet til Sveudborg.

Hiran, norsk Dpsk., der var paa Rejsen fra New Orleans til Danmark, har maattet søge ind til Norfolk Va. med 4 Fod Vand i Rummet.

Aina, Dpsk. af Göteborg, er ankommet til Aarhus fra Libau efter en haard Rejse. Skibet var stærkt overiset, og to Matroser, der var kommet til Skade, maatte landsættes i Helsingborg. Ferskvandstanken blev i Stormen slaet løs og løb tom, saa Besætningen i 36 Timer var uden ferskt Vand.

Nordon, Dpsk. af Kjøbenhavn, strandet paa Adlergrund. Vraget er i de sidste Storme gaaet midt over, og Agterskibet, der ragede højt over Vandet, er skyllet bort og kun Forskibet sidder fast. Skor-

sten og Master er skyllet væk og der er saaledes kun Forskibets Dæk synligt, hvorover Søerne bryder.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været i Dok i Hamburg for at faa paasat en ny Skruer.

Riberhuus, Dpsk. af Esbjerg, tilhørende D. F. D. S., har d. 17. ds. for Indgaaende i Kjøbenhavns Havn kollideret med Dpsk. »Archtor« af London. »Archtor« fik en Del Skade i Forstævnen, hvor den fik en Lækage. »Riberhuus« var tilsyneladende ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 6. ds. løb i Følge »Svendborg Amtstidende« et nyt Skib af Stabelen fra Skibsbygmester N. P. Petersens Værft paa Thuro. Skibet, der fik Navnet »Ellen«, rigges som tremastet Skonnert, det maaler 197 Br. Reg-Tons og Hjemstedet bliver Thuro. Skibet skal fores af Skibsfører Niels Andersen, og Bygmester Petersen bliver bestyrende Reder.

Galease »Enigheden« er i Følge »Ærø Avis« af Ejeren, Kaptajn S. Petersen, solgt til Middelfart for en Købesum af 5,000 Kr. Overtagelsen sker straks. »Enigheden« er beliggende i Marstal Havn.

»Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« har i Følge »Ritz. Bur.« afsluttet Kontrakt med Burmeister & Wain om Levering af et nyt Skib. Skibet, der skal koste 460,000 Kr., vil blive forsynet med ialt 142 Køjer for 1. Klases Passagerer og en rummelig Kahyt for Dækspassagerer, samt iøvrigt udstyret med elektrisk Lys og alle andre Nutidsbekvemmeligheder. Det skal afleveres til Selskabet i første Halvdel af April 1909 og vil straks indgaa i Ruten Kjøbenhavn—Ronne.

3/m. Sk. »Haabet«, tilhørende Firmaet H. C. Christensen, Marstal, er solgt til Sverige for 14,000 Kr.

(»Ærø Avis«).

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 18. Februar.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Libau 15. ds. herfra. — Alexandra, Kylesbech, ank. Boston 14. ds. fra Kristiania. — Algarve, Borries, p. Gibraltar 15. ds. for Marseille. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 12. ds. herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. Reval 15. ds. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 13. ds. fra New York. — Aruo, Strubberg, dokker her. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 17. ds. herfra. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Reval 17. ds. herfra. — Beira, Lunge, p. Dartmouth 14. ds. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, laster her. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Newcastle 17. ds. fra Ghent. — Christian IX, Müller, ank. Pillau 17. ds. herfra. — Dagmar, Bøgvad, afg. Messina 14. ds. hertil. — Douro, Mortensen, p. Brunsbüttel 15. ds. for Antwerpen. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15. ds. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Loudon 17. ds. herfra. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 13. ds. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 15. ds. fra Kristianssand. — Hengest, Harder, ank. hertil 17. ds. fra Dunkerque. — Hjeltn, Sørensen, ank. Danzig 16. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, dokker her. — Jolantha, Simonsen, oplagt her. — Kasan, Hansen, p. Brunsbüttel 17. ds. for London. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 16. ds. fra Kristiania. — Kiev, Jørgensen, ank. Windau 18. ds. herfra. — Kursk, Gommosen, auk. Windau 17. ds. fra Reval. — Leopold II, Rasmussen, p. Brunsbüttel 18. ds. for Hull. — Louise, Kruse, ank. Dunkerque 16. ds. fra Libau. — Louisiana, Ørsted, ank. Philadelphia 11. ds. fra Boston. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Kristiania 14. ds. til Boston. — Moskow, Nielsen, ank. hertil 11. ds. fra Dunkerque. — Nicolai III, Kaas, p. Dunnethead 16. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Sonne, dokker her. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 18. ds. fra Pillau. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Smyrna 16. ds. til Genua. — Omsk, Jensen, ank. Libau 18. ds. herfra. — Oscar II, Hemple, ank. Kristiania 17. ds. fra Kristianssand. — Pennsylvanien, Gotsche, afg. herfra 7. ds. til Baltimore. — Perm, Christensen, p. Brunsbüttel 15. ds. til Libau. — Pregel, Harder, ank. hertil 16. ds. fra Antwerpen. — Riberhuus, Bønnelykke, auk. hertil 17. ds. fra Riga. — Saga, Nielsen, ank. Libau 17. ds. herfra. — Saxo, Larsen, ank. hertil 17. ds. fra Vestervik. — Tibor, Beck, ank. Bolderna 18. ds. fra Windau. — Tyr, Thanning, ank. hertil 17. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 15. ds. til

New York. — Valdemar, Johnsen, ank. Havre 15. ds. fra Dunkerque. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Pillau 15. ds. fra Nakskov.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dunkerque 9. ds. — Michail Outehoukoff, Harboe, afg. Blyth 17. ds. til Colastine. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Monte Video 5. ds. til St. Vincent. — Wladimir Reitz, Olseu, afg. Newcastle 7. ds. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Pensacola 3. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Cyprus 15. ds. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Sfax 14. ds. til Newport. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Castellamare 14. ds. til Colastine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johau Siem, Nielseu, ank. Aarhus 11. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. I. N. Madvig, Schjødt, afg. Gand 15. ds. — Hamlet, Reese, ank. Kiel 12. ds. — Helge, Paulsen, afg. Blyth 19. ds. til Pillau. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. Libau 12. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — Nancy, Nielsen, passeret Helsingør 17. ds. til Dundee. — Nautik, Nielsen, afg. Falmouth 15. ds. til Garston. — Nordsoen, Gram, afg. Reval 17. ds. til Middlesbrough. — Ellen, Basse, ank. Huelva 12. ds. — Fylla, Christensen, ank. Methil 16. ds. — Gerda, Iversen, ank. Ostende 18. ds. — Høbe, Pedersen, afg. Grangemouth 15. ds. til Bremerhaven. — Cito, Thøgersen, afg. Harburg 16. ds. til Leith. — Napoli, Briuch, ank. Rostock 17. ds. — Bodil, Larsen, ank. Ystad 18. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Reval 15. ds. til Rotterdam. — Alfa, Lauritsen, afg. Fredrikshald 13. ds. til St. Motala.

Heimdal. Anie, Leth, ank. Toulon 14. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Antwerpen 16. ds. — Martha, Christensen, ank. Heysham 16. ds. — Elna, Rathje, afg. Sunderland 12. ds. — Therese, Larsen, ank. Granton 17. ds. — Simone, Olsen, ank. Barcelona 13. ds. — Jeanne, Løffer, ank. Sunderland 15. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Dunkerque 18. ds. — Vera, Riss, afg. Huelva 16. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 13. ds. — Paris, Tholander, afg. Lübeck 14. ds. til Seaham.

Mercur. Roma, v. Thun, ank. Blyth 13. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, passerede Konstantinopel 17. ds. paa Rejse til Batoum (Rusland).

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Barry 13. ds. til Monaco. — Alexy, Lorentzen, passerede Gibraltar 17. ds. til Malmö. — Dagny, Fischer, ank. Kiel 26. Jan. — Mary, Clausen, passerede Kanalen 18. ds. til Stolpenmünde.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. Königsberg 13. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Blyth 15. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Barry 15. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Königsberg 11. ds.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, afg. Hull 18. ds. — Brattingsborg, Jørgensen, afg. West Hartlepool 16. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. Haugø 18. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Grangemouth 18. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Spezia 10. Jan. — Jomsborg, Jepsen, afg. Kjøbenhavn 18. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Rosario 28. Jan. — Skanderborg, Jensen, ank. Huelva 14. ds. — Støgelborg, Lund, afg. Dunston 7. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. Stettin 18. ds. — Soborg, Hansen, afg. Genua 17. ds. — Urauiensborg, Schmidt, ank. Newcastle 12. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, ank. Pillau 18. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. Moji 9. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Huelva 15. ds. — Tuborg, Agerliu, ank. Rotterdam 12. ds. — Ulfborg, Møllerup, afg. Methil 6. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Windau 17. ds. — Dausborg, Kühl, afg. Blyth 15. ds. — Jørgersborg, Larsen, ank. Rotterdam 11. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 15. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. London 17. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Stettin 18. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Barry 15. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. Nieuwediep 17. ds. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Odense 18. ds.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Antwerpen 12. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Colombo 14. ds. — Samui, Dahlenborg, p. Perim 2. ds. — Cathay, Jensen, afg. Hongkong 17. ds. — Bintang, Gabe, afg. Balik Pappan 17. ds. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Sabang 11. ds. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 15. ds. — Sibirien, Madsen, ank. Genua 13. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Dominica 18. ds. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 14. ds.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Libau 11. ds. — Energi, Svane, ank. Aabenraa 12. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 18. ds. til Ghent. — Helene, Sørensen, afg. Pillau 16. ds. til Blyth. — Hermia, Larsen, ank. Grangemouth 17. ds. — Alice, Schultz, afg. Kjøbenhavn 15. ds. til Methil. — Bornholm, Abrahamsen, afg. Grangemouth 18. ds. til Kiel.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Bremen 13. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kiel 12. ds. — Alfred Hage, Møller, ank. Rotterdam 15. ds. — T. M. Werner, Hausen, Holm, ank. West Hartlepool 15. ds.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, afg. Vejle 18. ds. til Tyne. — Erik, Poulsen, ank. Grangemouth 17. ds. — Axel, Christensen, afg. Kiel 17. ds. til Burntisland. — Hugo, Steen, ank. Boness 16. ds. — Absalon, Grau, ank. Savona 15. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Burntisland 15. ds. til Nenstadt. — Ulrik Holm, Bennelycke, afg. Korsør 18. ds. til Grimsby. — Veratyr, Villadsen, ank. Middlesbro 15. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Brunswick 16. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Cete 17. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Las Palmas 15. ds. — Urania, Clausen, oplagt Aarhus 31. Decbr. — Sveud, Schmidt, ank. Leith 14. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. Aarhus 15. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Flensborg 11. ds. — England, Andersen, afg. Burntisland 15. ds. — Holland, Poulsen, ank. Windau 16. ds. — Rusland, Madsen, afg. Purfleet 18. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergrings Ko. Annette Furness, Larsen, ank. hertil 12. ds. — Lady Furness, Andesen, oplagt her fra 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, afg. Huelva 18. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Gravosa 18. ds. — Frankrig, Friis, ank. Libau 12. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Bathurst (Gambia) 14. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kiel 18. ds. — Vera, Thing, afg. Libau 12. ds. til South Alloa. — Freja, Nielsen, ank. Nakskov 16. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Rügenwalde 16. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivote, Frijs, ank. Gøteborg 17. ds. — Tor, Hårstedt, ank. Neufahrwasser 17. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Swansea 15. ds. til Kjøbenhavn. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 18. Jan. — Fulton, Jørgensen, afg. Ghent 17. ds. til Stettin. — Newton, Andersen, afg. Windau 19. ds. til Dunkerque. — Washington, Nielseu, ank. Methil 18. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Sfax 17. ds. til Bordeaux. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Messina 15. ds. — Ove Gjødde, Jans, afg. Girona 15. ds. til Valencia.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Porto Vecchio 18. ds. — Allan, Nielsen, afg. Boness 18. ds. til Aarhus.

Sejlskibe.

Fans. Sønderho. Martha, Fischer, afg. Hamburg 11. ds. til Polotes. — Killena, Hansen, ank. Kuba 12. ds. fra Methil (47 Dages Rejse).

Svendborg. Sophio, Mikkelsen, ank. Fredrikshavn 9. ds. — Kamma, Fisker, ank. London 10. ds. — Embla, Petersen, ank. Dysart 10. ds. — Meta, Møller, ank. Ostende 8. ds. — Valkyrien, Hansen, ank. St. Valery Caux 8. ds. — Zampa, Hansen, ank. Harburg 7. ds. — Ignatz Breun, Lund, ank. Boness 10. ds. — Henry Brooke, Petersen, ank. Geestemünde 10. ds. — Ludvig, Jensen, ank. Lissabon 11. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. Kircaldy 11. ds. — Confidence, Mouritzen, ank. Berwich 11. ds. — Solon, Rasch, ank. Boness 12. ds. — Erhardt, Larsen, ank. Boston 12. ds. — Union, Olsen, ank. Anstruther 12. ds. — Ane Kirstine, Hansen, ank. Treguir 13. ds. — Kathrine, Hansen, ank. Fowey 14. ds. — Laura, Petersen, ank. Boness 14. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Langesund 16. ds. — Martin, Wilcke, ank. Gøteborg 15. ds. — Flora, Sørensen, ank. Kristiania 16. ds.

Æra. Ellen, Lauritzen, ank. Kircaldy Red 11. ds. — Hydra passerede Prævie Point 10. ds. for østg. — Laura, Jensen, ank. Cartagena 11. ds. — Venus, Jensen, ank. Boness 12. ds. — Yrsa, Albertsen, ank. San Lucca 12. ds. — Amor, Hansen, ank. Nakskov 12. ds. — Johanne, Hansen, afg. Lissabon 6. ds. til Malmö. — Maagen, Mortensen, ank. West Wemyss 13. ds. — Nancy, Nielsen, ank. Cadiz 13. ds. — Johanne, Østermann, ank. Fowey 13. ds. — I. Koefoed, Andersen, passerede Dungeness 11. ds. for østg. — Eos, Christensen, passerede Beachy Head 11. ds. for østg. — Jørgen Olsen, ank. Cayenne 17. ds. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Maracaibo 9. Jan. — Valkyrien, Weber, ank. Genua 16. ds. — Hortha, Krull, ank. Sandefjord 17. ds. — Johanne, Hansen, passerede Beachy Head 16. ds. paa Rejse til Malmö. — Svane, Mølman, ank. West Wemyss 17. ds.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

Efterretninger for Søfarende omfatter Evropa, Nord-Amerikans Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S. og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrers Synvidde 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-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

382. Lystønden »Topsand« atter udlagt. Hjerting-Løb. Graadby. Nordsøen. Lystønden »Topsand« er atter udlagt.

383. Vandstand. Thyborønkanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. Thyborønkanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3,4 m, i Langholm Løb 2,0 m, paa Fjordgrunden 3,1 m, i Svanholm Løb 2,3 m. Gaasholm Løb er tilsandet.

384. Vrag afmærket. Revsnæs-Rev. Sjælland NV.-Kyst. Kattegat. Vraget af Dampskibet »Tellus« ligger sunket paa Revsnæs-Rev, i Linien mellem Lys- og Flojtetønden »Revsnæs« og Revsnæs Fyr, c. 3 Kbl Ø. for Lys- og Flojtetønden. Et Vragvager er udlagt tæt Ø. for Vraget.

385. Vrag borttaget. Drogden. Sundet. Prammen, som var sunket i Drogden, c. 1¼ Sm S. 56° Ø. fra Dragør Havnefyr, er optaget. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 320. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

386. Fyrskibet »Libau« atter udlagt. Rusland. Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Fyrskibet »Libau« atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 323. Kjøbenhavn 1908).

387. Isbryder-Gebyr ophørt. Stettin. Tyskland. Ifølge Telegram fra det danske Konsulat i Stettin er Isbryder-Gebyret ophørt.

388. Lystønder midlertidig slukket. Stettiner Haff. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne G og H i Papenwasser, samt Lystønde B ved Leitholm beskadiget og Fyrene paa dem slukket.

389. Fyr forhøjes. Rügenwaldermünde. I en af de første Maaneder forhøjes det røde og det grønne, faste Fyr paa Molehovederne ved Rügenwaldermünde 4 m. Med stormende Væjr maa man i den Tid ikke stole paa at Fyrene brænder.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

370. Vrag borttaget. Riffgat. Norderney. Tyskland. I Riffgat er Vraget af det sunkede Fiskefartøj borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 281. Kjøbenhavn 1908).

371. Afmærkning upaalidelig. Friesche Zeegat. Holland. I Friesche Zeegat er Afmærkningen upaalidelig.

372. Lystønde atter udlagt. Vronwezand. Zuiderzee. Lystønde Nr. 5 ved Vrouwesand er atter udlagt.

373. Lystønder atter udlagt. Schulpengat. I Schulpengat er Lystønderne Nr. 4 og 5 atter udlagt og de to midlertidige Fyr ved Falga slukket. I Schulpengat Fyrbaake paa Dynen, N. for Fort Kijkduin, lyser den røde Lysvinkel nu c. 1½ Kbl N. for og S. for Lystønde Nr. 4.

374. Lystønder atter udlagt. Blauwe Slenk og Inschot. Lystønde Nr. 1 (Langezand) samt Lystønderne Nr. 2, 8 a, 7 a og 13 i Blauwe Slenk er atter udlagt.

375. Afmærkning i Orden. Lystønder atter udlagt. Zeegat van Goeree. I Zeegat van Goeree og de indre Farvande er Afmærkningen atter i Orden og Lystønderne udlagt.

376. Lystønder atter udlagt. Vuile Gat. Zeegat van Goeree. Lystønderne Nr. 3 og 4 i Vuile Gat Ø.-lige Udlob er atter udlagt.

377. Dybde. Zeegat van Goeree og Maas. I Nord Pampus er Dybden 6 m, i Nordgeul i Zeegat van de Maas 5, m og i Botlek 3, m ved Boshpolder.

378. Undervands Klokkesignal til Forsøg. Fyrskibet »Sandottié«. Frankrig. I Marts 1908 gives fra Fyrskibet »Sandottié« mellem Kl. 6 Fm. og Kl. 6 Em. Undervands-Taagesignalet til Forsøg, naar passerende Paketter hejser Signalet A F X W. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

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

379. Undervands Klokke til Forsøg. Fyrskibet »Royal Sovereign«. England. I Marts 1908 gives fra Fyrskibet »Royal Sovereign«

i kort Tid Undervands-Klokkesignal, Tre-Slag hver 7 Sek., naar passerende Skibe hejser Signalet A E L D.

380. Taagesignalet forandret paa Fyrskibe. Irland Ø.- og S.-Kyst. Paa Fyrskibene »Coningbeg«, »Codling Bank«, »North Arklow Bank«, »South Arklow Bank«, »Blackwater Bank«, »Lucifer Shoals« og »Barrels Rock« er Taagesignalet nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 198 og 199. Kjøbenhavn 1908).

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

381. Fyr ødelagt. Musel Havn. Spanien. Fyret paa Yderenden af den N.-lige Bolgebyrder ved Musel Havn er ødelagt i en Storm.

382. Fyr forandres. Coruna. Den 1ste Marts 1908 forandres Fyret paa Coruna Ø.-lige Havnemole til et rødt, fast Fyr. Samtidig slukkes de to midlertidige, røde, faste Fyr paa Molen La Bateria.

383. Forestaaende Tænding og Forandring af Fyr. Ria de la Coruna. Paa Punte Mera skal tændes til Vejledning i Canal del W. eller Herminio et hvidt Fyr med afvekslende Tre-Formorkelser og Fire-Formorkelser over Lobet og iøvrigt rødt Lys med samme Formorkelser. Paa Punta Oza eller i Nærheden skal tændes til Vejledning i Canal del E. et hvidt Fyr med Formorkelser over Lobet, og i øvrigt rødt Lys med samme Formorkelser. Samtidig forandres Castillo de San Anton midlertidige, hvide Fyr med Formorkelser til et grønt Fyr.

384. Forestaaende Belysning. Ria de Corcubion. I Slutningen af 1908 tændes et hvidt Fyr med To-Formorkelser i Fyrtaarnet, som opføres paa Isla Lobeira Grande.

Samtidig udlægges en Lystønde i Carrumeiro Chico.

385. Ledefyr tændt. La Guardia. Ved La Guardia Havn er tændt to røde, faste Ledefyr. De vises fra to Fyrhuse, som staar 80 m N. 72° V. og S. 72° Ø. fra hinanden. 42° 20' 0" N. Br. 8° 51' 32" V. Lgd.

386. Fyr forandret. Seal Island. Nova Scotia SV.-Kyst. Fyret paa Seal Island S.-Ende er forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn 0, 2 Sek., Morke 2, 2 Sek., Lyn 0, 2 Sek., Morke 2, 2 Sek., Lyn 0, 2 Sek., Morke 8, 2 Sek., Flammens Højde: 32 m. Synvidden: 16 Sm. Linsapparat af 2den Orden. Fyrtaarnets Højde: 20 m.

387. Vrag borttaget. New Haven Harbor. Long Island Sound. Connecticut. Forenede Stater i Nord-Amerika. Vragene af de to Kulpramme, som var sunket i Indløbet til New Haven Harbor, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 209. Kjøbenhavn 1908).

388. Sogelys vises ikke midlertidig. Fyrskibet »Diamond Shoal«. North Carolina. Paa Grund af Havari vises Sogelyset paa Fyrskibet »Diamond Shoal« ikke midlertidig.

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

389. Fyr tændt. Sabine Pass. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 1ste Februar 1908 tændes et rødt, fast Fyr paa Ø.-Dæmningen ved Indløbet til Sabine Pass, c. ½ Sm indenfor Yderenden og 4 Sm S. 19¼° Ø. fra Sabine Pass Fyr. Flammens Højde: 8 m. Rød Fyrpæl. 29° 39' 20" N. Br. 93° 49' 27" V. Lgd.

390. Midlertidigt Fyr tændt. Pelican Island Shoal. Galveston Harbor. Texas. Paa NØ.-Enden af Grunden ud for Pelican Island er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. 29° 20' 31" N. Br. 94° 46' 15" V. Lgd.

391. Baaker atter opført. Aransas Pass. Texas. I Aransas Pass er følgende Baaker atter opført: Mustang Spit sorte Baake Nr. 1. Sort Baake Nr. 3. Middle Ground røde Baake Nr. 2. Narrows sorte Baake Nr. 4. Murray Reef sorte Baake Nr. 5. Mud Flats sorte Baake Nr. 7. Shell Bank Channel Baake og Corpus Christi Bayou Baake.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

392. Tønder og Lystønder forandret. Tænding af Fyr. River Para. Brasilien. Braganza Bank Lys-, Klokke- og Flojtetønde er rød og viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek. 0° 25', S. Br. 47° 58', V. Lgd.

Gaiivotas Lys-, Klokke- og Flojtetønde er rød og viser hvidt Lys med Formorkelser, Lys 5 Sek., Morke 5 Sek. 0° 35', S. Br. 48° 5' V. Lgd.

En hvid Tønde er udlagt ved N.-Enden, en rød og hvid stribet Tønde ved Midten og en rød Tønde ved S.-Enden af Gruuden ud for Byen Para.

Paa Cap Magonri skal tændes et Fyr. 0° 18' S. Br. 48° 25' V. Lgd.

393. Tønde inddraget. Peligro Rocks. Ancud Gulf. Chili. Den røde Spidstønde med rød Kogle ved V.-Enden af Peligro Rocks er inddraget. 42° 15' S. Br. 73° 17', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

394. Fortøjtønder forandret. Messina. Sicilien. Fortøjtønde Nr. 1 er flyttet og ligger nu N. 76° V. fra Flagstangen paa La Citadella. Fortøjtønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i S. 83° V. fra Flagstaugen.

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

395. Fyrs Karakter. Ghero Ghombo. Grækenland. Ghero Ghombo Fyr viser hver 10 Sek. afvekslende hvidt To-Blink og rødt To-Blink. Hver Gruppe varer c. 1 Sek. og Mørket mellem Grupperne 3 à 4 Sek.

396. Flojetetende atter udlagt. Sevastopol. Rusland. Flojetetonden ved Indløbet til Sevastopol Harbour er atter udlagt 5, Kbl. S. 75° V. fra N.-Pynthens Yderende. 44° 37', N. Br. 33° 30' Ø. Lgd. Den røde Spirønde med Kogle er inddraget.

397. Fyr tændt. Cap Corbelin. Algier. Den 15de Februar 1908 tændes Cap Corbelin Fyr med To-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 4½ Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1 Sek., og fast Lys. Flammens Højde: 42 m. Lysevnen: 14 Sm for det hvide, 9 Sm for det røde Lys. Lyset er rødt, fast fra N. 83° V. til Kysten V. for Fyret, over Klipperne Mers el Farm, iøvrigt hvidt med To-Formørkelser. Hvidt, rundt, 13, m højt Tårn.

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

398. Braad findes ikke. Preparis. Bassein River. Pegu Kyst. Bay of Bengal. Paa det Sted ved Indløbet til Bassein River, hvor der er rapporteret at være set Braad, findes ingen Fare; det maa antages, at de stærke Stromraser, som findes her, har forårsaget Fejltagelsen. 15° 44' N. Br. 93° 50' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

399. Klippe fundet. Baie d'Halong. Fransk Indo China. En 3 m Klippe er fundet i Passe Henriette, fra Midten af Ile Orange i S. 59½° V., 11,6 Kbl. og fra Pointe Henriette i S. 10½° Ø., 6,3 Kbl.

400. Grunde fundet. Bias Bay. China. I Bias Bay ligger en 8 m Klippegrund i 13 m Vand 4½ Kbl. N. 14° V. fra Pillars Top og i S. 86° Ø. fra Hat Rock, 22° 36', N. Br. 114° 38', Ø. Lgd., og en 2, m Klippegrund i 11 m Vand, 8,3 Kbl. N. 75° Ø. fra den ydre Klippe ud for Bias Point og i N. 48° V. fra Toppen af Mendoza Island.

401. Baake edelagt. Tinghai Harbour. Chusan Arkipel. Baaken paa Parry Rocks er edelagt. 30° 0' 20" N. Br. 122° 6' 5" Ø. Lgd.

402. Fyr atter tændt. Simabara. Kyushu V.-Kyst. Japan. Shimabara Fyr er nu tændt paa den lille Ø udenfor Shimabara, og det midlertidige hvide, faste Fyr slukket. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsviddens: 8 Sm. Det lyser fra N. 29° V. gennem N., Ø. og S. til S. 61° V. Rod, c. 10 m høj Jerupæl. 32° 46' 45" N. Br. 130° 22' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 155. Kjøbenhavn 1908).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bug; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England:
N 3683	England, E. Approaches the Sheerness.
N 1202	Scotland, W., Isle of Skye, Loch Snizort, Lochs Diubaig, Grishornish and Snizort Beg. 3 sh.
R 1772	Ireland, E. Punkt. Approaches to Wexford Harbour. 3½ sh.
R 2725	China Sea, Gulf of Siam, Koh Tron and Channels leading to the anchorages off Kamput. 3 sh.
R 2722	China Sea, Gulf of Siam. Sheet IV. Koh Kut to Bay Island. 3 sh.
R 3279	China, S., Hongkong Waters, E. 3 sh.
R 1602	China, E, Approaches to the Yang tse Kiang. 3 sh.
R 2847	China, N., N.W. Coast of Yellow Sea, Hai Yung Tau, including Thornton Haven. 2 sh.
R 456	West Indies, Jamaica, S., Port Royal and Kingston Harbours. 3 sh.
N 2787	Canada, River St. Lawrence (above Quebec), Ile Bouchard to Boucherville. 3 sh.
N 2786	Canada, River St. Lawrence (above Quebec), N. of Lanoraie to Ile Bouchard. 3 sh.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 20. Februar 1908. — Dansk Sejlskibsrederi-For- enings Fyrs Kreds. — Om Sammensætningen af Halveinkel Deviation- en ved magnetisk Breddeforandring. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Skibsforeningen af 1874. — Generalforsam- lingen. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

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

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

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 Utoej og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

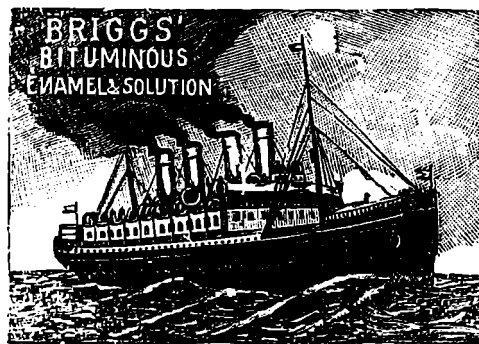
Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de Beste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42



Emallen

paa legges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paa legges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.



Dampskibsfører søges.

En energisk, helst yngre Skibsfører søges til et Dampskib i Nord- og Østersøfart. Reflekterende bedes indlægge Bill., mrk: „Dampskibsfører“, med Oplysning om tidligere Fart og Anbefalinger, paa dette Blads Kontor.

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 Statsbandedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Enghavevej. V. Bopæl:

Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6631. Telegramadr.: „BARET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Em. Z. Svitzer's Bjergnings-Entreprise.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 25. 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 Udbyttes Fordeling samt Vedtagelse af Regnskabet og Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort udleveres paa Selskabets Kontor, Kvæsthusgade Nr. 1, imod behørig Legitimation fra den 22. Februar og indtil Tirsdag den 25. Februar Kl. 12 Fm.

Kjøbenhavn, den 10. Februar 1908.

Bestyrelsen.

Dampskibs-Aktieselskabet „Skandia“.

Tirsdag den 25. Februar d. A., Kl. 4 Eftm., afholdes den aarlige Generalforsamling paa Forretningsførerens Kontor, Amaliegade 43, 1. Sal.

Dagsorden:

- a. Beretning om Selskabets Virksomhed.
- b. Fremlæggelse af Aarsregnskabet til Decharges Meddelelse og Forslag om Udbyttets Anvendelse.
- c. Valg af Kommitteret og Revisor.
- d. Forslag om Forandring i Lovenes § 2.

Kjøbenhavn, den 17. Februar 1908.

Schach Steenberg & Co.,
Forretningsførere.

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“.

**Det private Skoleskib
„Georg Stage“,**

der uddanner unge Mennesker for Koffardimarinens, udsendes paa Togt fra April til September.

Selvskreven Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, Adr.: Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke.

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest — tillige indeholdende Udtalelse om Synstyrke og Farvesans — samt andre Oplysninger om Eleven maa medfølge.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit, dog fordres den ensartede Paaklædning betalt med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil blive sendt 1ste Marts. Antages Ansøgeren, vil der blive tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning, hvori mødes om Bord.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paaklædningen.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88 ¹ / ₂ — ³ / ₄	88 ³ / ₄	89
Danmark	60 ¹ / ₂ — 60	59 ¹ / ₂	60
Norden	81 ¹ / ₂ — 82 ¹ / ₂	82	82 ¹ / ₄
Kjøbenhavn	52 ³ / ₄ — 53	52 ¹ / ₄	53
Carl		83	84 ¹ / ₂
Dannebrog		82	83 ¹ / ₂
Skjold		40	65
Urania		45	50
Union	52	51 ¹ / ₂	53
Dampsk. af 1896		80 ¹ / ₂	82 ¹ / ₂
Højmdal		93	100
Østasiatiske	127 — 126 ¹ / ₄	125 ¹ / ₄	126 ¹ / ₄
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Gorm		—	—
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	66—67 — 65 ³ / ₄	66	66 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk		—	—
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		95 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	84	84	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87	89
4 % — — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	93
4 % — — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ³ / ₄	88
4 % — — — 7. — ..		92	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₄	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 ¹ / ₄	93
Aktier.			
Nationalbank		153	163 ³ / ₄
Privatbank	116 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₂
Landmandsbank	130 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	130	130 ¹ / ₂
Handelsbank		186 ³ / ₄	138
Grundejerbank	34—35 ¹ / ₂ — ³ / ₄	35 ³ / ₄	36
Burm. & Wain	69 ¹ / ₂ — ³ / ₄	68 ³ / ₄	69
Helsingørs Jærnsk.		97	98
Sukkerfabr.	205 ¹ / ₂ —207-208	208 ³ / ₄	209
Bryggeri Aktier	141 ¹ / ₂ — 142	142	142 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 18. Februar 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London	18.25	18.21
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.20	—
Wien	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Februar 1908.

Russiske Noter	213.95
4 % Russiske Consols.....	81.00
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit	72.30
5 % Mexikanske 1899	101.10
5 % Rumænske Stats	100.50
4 % — — — 1890.....	91.60

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

„Foren. Dampsk.“ 130,000, „Norden“ 28,000, „Kbhvn.“ 98,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 34,000, „Urania“ 22,000, „Union“ 78,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 216,000, „Østas. Komp.“ 354,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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 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 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 Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. 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 Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 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 ombord 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: 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.</p> <p>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 18 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 Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforudsæn. 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: 95 Ø. 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 Sluseværsklen 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 besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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
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 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: For hver paa-begyndt 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 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 besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumadok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane 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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Lodsstakster 1903. 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, Kølhalingsplads, 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 Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	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 udentor 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 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. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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 Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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. Ud. 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.
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.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 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+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 60 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatoren og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælder fra Seen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Havnen's Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres 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.
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 Kulforsyning 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.
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 & 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

LANDMANDSBANKEN

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

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billig
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egevnægt.

Paa Søkort Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 217. **Stelngribsfjorden**, Skagastrand-Bugt, Islands N.-Kyst. Maalestok: 1:20,000 Pris Kr. 1,00.

Kort Nr. 218. **St. Thomas Havn**. Dansk Vestindien. Maalestok: 1:6,000 Opmaalt 1906. Pris: Kr. 1,00

Kort Nr. 219. **Christianssteds Havn**. St. Croix. Dansk Vestindien. Maalestok: 1:4,000. Opmaalt 1906. Pris Kr. 1,00.

Kort 220. **Store-Bælt**. Nordlige Blad. Maalestok: 1:70,000. Dybder og Højder er angivet i Meter. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00. Paa Parpir Kr. 3,00 1908.

Kort Nr. 222. **Islands S.-Kyst Vestmannaeyjar**. Maalestok: 1:80,000. Dybder og Højder er angivet i Meter. Pris: Paa Kortlærred Kr. 2,00. Paa Papir 1,50. 1908.

Kort A. Forklaring af Tegn og Forkortelser, anvendt i Kort, udgivet af Det Kongelige Søkort-Arkiv, Kjøbenhavn. Pris: Kr. 0,25.

Den Færeske Lods med 12 Strømkort. Tredie Udgave sluttet den 15. Oktober 1907. Pris: Kr. 1,00.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1-3 til „Den danske Lods“, 6. Udgave, 1905.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1. til „Den danske Havne-Lods“, 5. Udgave, 1906.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1-3 til „Den Islandske Lods“, 2den Udgave, 1903.

Forandringer og Tilføjelser til „Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande“ 1907.



Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal (Indgang under Rampen).

Det reviderede Regnskab for 1907 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Bestyrelsen forelægger Forslag om Forandring i Lovene. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for fhv. Skibsfører Expert J. Fenger og Kaptajn i Søetaten J. H. Schultz, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, Februar 1908.

Bestyrelsen.

Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Passagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

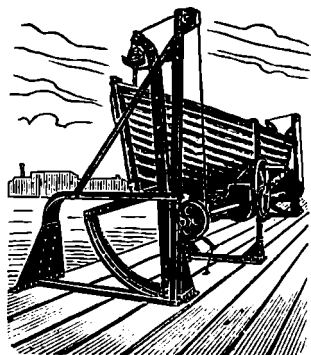
KAY DYHR.

(Indehaver: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69, Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: KAYDYHR.



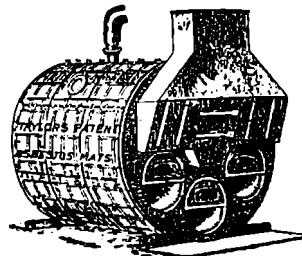
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tideglas. 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**.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Melbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbm. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

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 7282.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Automatiseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

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

De Herrer Kaptajner

provierterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibeprovierteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpson, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILE STRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankrø. Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankrø og Kæder haves til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnagade 37. Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramsadr.: „Smithans, St. Petersburg“.

Telegramsadr.: „Smith, Cronstadt“.

Telegramsadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhavare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa

ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Bidrag til Sømandsmøllonen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progress“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vester voldgade. Telefon 5552.

Jens Gronleff, Aarhus

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

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trafik Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

**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 Consolenoë, 21, Tel. 1762.

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

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

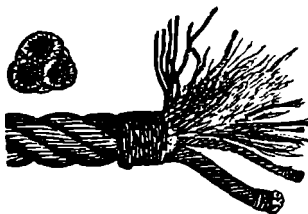
Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København, Telefon 3283

Taifuntrosser



(anf. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Enceforhaadling for Danmark

Telefon 443.

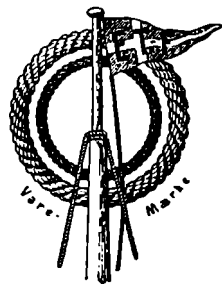
Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

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.



Esbjerg

Tøvværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

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.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Februar 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila - Wirerops
 Redningskrandse og Redningsbæltter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige saate Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
 Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Røstbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5801 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	---	---

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

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

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udtører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
 Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
 Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

— Priskurant gratis og franko. —

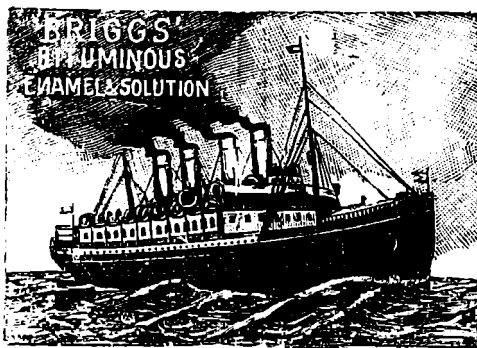
Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.



Emallien
paalægges varm - 1/16" tyk - paa alle saadanne indvendige Steder i Skibe, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasteram, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Dampskibsfører søges.

En energisk, helst yngre Skibsfører søges til et Dampskib i Nord- og Østersøfart. Reflekterende bedes indlægge Bill., mrk: „Dampskibsfører“, med Oplysning om tidligere Fart og anbefalinger, paa dette Blads Kontor.

FORSTÆDERTNES
BRØDFABRIK

Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.

Telefon 4022

Bidrag til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat
er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.
Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdsen, Nordby, Fanø.

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

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med
Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manila og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

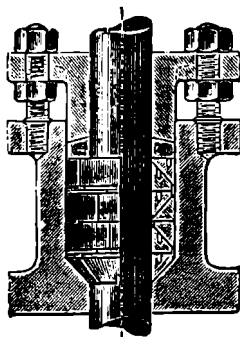
VIKING™ MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STEAMFABR. KANIAN

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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaaret“.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af Stoppehæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Skibsførere og Styrmand,

hvis Skibe befarer Atlanterhavet, og som kunne ønske velvilligst at foretage meteorologiske Observationer for det danske meteorologiske Instituts nautiske Afdeling, bedes henvende sig til Afdelingschefen, Kaptajn C. J. Hansen, paa Met. Institut i Grønningen hver Dag Kl. 10—3.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

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

Palle Sørensens Eff.
Selvtorvet 4.
Telf. Øbro 1516 y.
Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen.
Fabrik for selvsnørende Lossehjul.
Telf. 20,770 y.

Galease.
En Galease, stor 22,22 Tons Netto, laster 1000 Ctn. dw. og har de sidste Aar udelukkende sejlet med Mel og Cement, er til Salg hos
Rasmussen & Nielsen
Skibsbyggere
Nykjøbing, Falster.

J. Melander,
Telf. Blikkenalager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Motoren „Gideon“ er høvislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 27. Februar 1908.

Paa et i Gaar afholdt Plenarmøde i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Repræsentationen valgt Carl Will, Direktør i De private Assurandører, til Formand i nys afdøde Skibsreder Ad. Carls Sted.

De fire københavnske Søforsikringselskaber blev indmeldt i Repræsentationen i 1905 som den niende og hidtil sidste i Rækken af de Organisationer, der tilsammen udgør denne, og naar en af Assurandørernes Repræsentanter i Løbet af de faa Aar er avanceret fra menigt Medlem gennem Forretningsudvalget til Næstformands- og nu Formandspladsen, saa ligger der heri først og fremmest en vægtig Anerkendelse af vedkommende Repræsentants personlige og parlamentariske Egenskaber.

Men der ligger utvivlsomt ogsaa noget andet i Direktør Wills Valg, som det maaske saavel nu som i Fremtiden kan være værd at fæste Opmærksomheden ved. Det er gentaget ofte, at Skibsfarten rummer saare forskelligartede Interesser, saa forskelligartede at man maaske endog til Tider kunde undre sig over, at de virkelig lod sig samle indenfor nogen enkelt Ramme, selv en nok saa vid, og netop derfor vil det til Tider kunne faa Betydning, om den Mand, der leder Repræsentationens Arbejde, i sin daglige Virksomhed staar udenfor, allerhelst maaske endog lidt ovenover de Interesser, der lettest kommer i Konflikt med hinanden. Repræsentationens Hovedopgave ligger vel i dens Virksomhed udadtil, overfor Regering og Rigsdag og mange andre Institutioner og Myndigheder, men det maa ikke overses, at for at denne Opgave skal kunne løses, maa Repræsentationen til enhver Tid staa samlet. Indenfor dens fire Vægge maa der af og til komme Brydninger — det vilde simpelthen være unaturligt andet — og i saadanne Tilfælde gælder det om, at Formanden kan varetage sit Hverv som Mægler mellem de modstridende Interesser med den fornødne Vægt og Autoritet. Hvis overhovedet nogen blandt Skibsfartens egne skulde kunne udfylde denne Rolle, maatte det vel være en Assurandør, og vi vil sikkert ikke møde Indsigelse fra nogen Side mod den Betragtning, at Direktør Carl Will visselig er i Besiddelse af alle de Egenskaber, der udkræves for at løse denne særlige Del af Opgaven.

Ad hvilke Veje den ny Formand vil lede Fællesrepræsentationens Virksomhed overfor Offentligheden, det maa foreløbig staa hen i det uvisse. Kun saameget er sikkert, at der vil hverken blive Tale om Stilstand eller nogen Opgiven af det Terræn, der er vundet ved For-gængernes ihærdige Arbejde. Skibsfartens Selvstyre eller dog delvise Selvstyre i sine egne Anliggender er imidlertid et betydeligt Maal, der selvfølgelig ikke lader sig naa i en Haandevending selv under den dygtigste Ledelse, og det maa ikke glemmes, at ingen med Rette kan kræve, at Frugterne af Fællesrepræsentationens Arbejde for den danske Skibsfart skal kunne modnes fra den ene Dag til den anden.

Men Skibsfarten har sat Direktør Carl Will paa en betydelig Tillidspost og givet ham det Vaaben i Hænde, der ligger i en levedygtig og kraftig Organisation, hvorfor skulde saa ikke Resultatet ved et enigt og maaltbevidst Samarbejde komme til at svare til Forventningerne.

Blandt Afgørelser af Overskatteraadet finder vi følgende Sag, der muligvis vil kunne paaregne nogen Interesse.

Skibsfører N. N. klagede over, at Skatteraadet ikke havde villet godkende hans Selvangivelse, i hvilken han havde opgivet sin Indtægt til 3,364 Kr. 92 Øre, idet Skatteraadet havde ment, at Klagerens fri Ophold om Bord, hvilket han havde ansat til 1 Kr. pr. Dag, maatte ansættes højere. Raadet havde derfor efter et Skøn ansat hans Indtægt til 3,600 Kr.

Fra det Rederi, i hvis Tjeneste Klageren var ansat, erholdt Overskatteraadet Oplysning om, at Klagerens Indtægt i Aaret 1905 havde andraget 3,700 Kr., idet Kostpengene i Rederiets Bøger var bogført til 730 Kr. eller 2 Kr. pr. Dag. Da Overskatteraadet imidlertid var af den Formening, at det afgørende ikke kunde siges at være, hvad Rederiet havde ansat Kosten om Bord til, men at denne ved Indtægtsberegningen maatte ansættes til det Beløb, som det vilde have kostet Klageren at leve i sin Husholdning i Land, og da Raadet endvidere forment, at dette Beløb passende kunde ansættes til 1 Kr. pr. Dag, afsagde det saalydende Kendelse:

»Da det for Raadet er oplyst, at Klagerens Indtægt i Penge har udgjort 2,970 Kr., og at han har haft fri Kost og Logi om Bord, og den Besparelse, han derved har opnaaet, af Raadet ansættes til 1 Kr. pr. Dag, fastsættes Klagerens Indtægt i det hele til 3,335 Kr.»

Telegraf-Forsikring. Fra den 1. Marts d. A. kan ved Telegrafvæsnets Medvirkning tegnes Forsikring imod Tab ved Telegraferingsfejl og Forsinkelse af Telegrammer hos »Danske Lloyd«, Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab.

Forsikring pr. Telegram tegnes ved Telegrafstationerne, der giver Oplysning om Præmierne og Forsikringsbetingelserne.

Forsikring pr. Aar med Nedsættelse af Præmierne tegnes ved Henvendelse til »Danske Lloyd«.

Der kan tegnes Forsikring ved samtlige Statstelegrafstationer (altsaa ikke ved Jernbanetelegrafstationer og Stats-Landtelefonstationer) for Telegrammer til Stationer i Danmark, Færøerne, Island, Norge, Sverig, Tyskland, Østrig-Ungarn, Storbritannien og Irland, Holland, Belgien, Frankrig, Svejts og Luxemburg.

Telegrammerne forsynes med Forsikringsmærker af den forsikrede forinden Indleveringen, naar den sker skriftlig paa sædvanlig Maade. Telegrammer, der indleveres telefonisk og ønskes forsikret, forsynes med Mærker af Telegrafstationerne, og Beløbet for disse debiteres Afsenderne sammen med Telegramgebyret. Mærkerne kan købes paa Telegrafstationerne, der ligeledes udleverer Forsikringsbetingelser og Præmielabel imod et Gebyr af 2 Øre pr. Ekspl.

Undtagne fra Forsikring er Pressetelegrammer til nedsat Takst, Radiotelegrammer og Signaltelegrammer.

Forsikringssummens Maksimum er indtil videre 5,000 Kr.

Alle Spørgsmaal om Estatningskrav afgøres direkte mellem den Forsikrede og »Danske Lloyd«.

En Dampskibsforbindelse mellem Kjøbenhavn og Fakse Ladeplads. En tidligere paatænkt Dampskibsrute mellem Kjøbenhavn og forskellige østsjællandske Pladser er i Følge »Nationaltidende« for d. 21. ds. paany bleven taget op til Drøftelse, og det synes, som om den nu skal blive til Virkelighed.

Saaframt Ruten kommer i Gang, er det Mening at oprette en daglig Forbindelse mellem Kjøbenhavn, Kjøge, Strøby, Rødvig og Fakse Ladeplads. Der vil blive sat to gode Skibe ind i Ruten, og denne vil — forudsat at Arrangementet gaar i Orden — blive paa-begyndt om en Maanedstid.

Holland—Amerikalinien. Berlin, 21. Februar. (Ritz. Bur.) Holland—Amerikalinien giver 11 Procent i Aktieudbytte mod 15 Procent det foregaaende Aar.

Trelleborg—Sassnitz-Dampfærgeforbindelsen. Berlin, 22. Februar. (Ritz. Bur.) Det preussiske Deputeretkammer har i Dag ved tredje Behandling uden Debat vedtaget Forslaget om Dampfærgeforbindelsen Trelleborg—Sassnitz.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund har, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, forandret Tiden for Sommer- og Vinterfragterne, saaledes at Sommerfragterne gælder fra 15. April til 15. September og Vinterfragterne fra 15. September til 15. April.

Rettelse: I vort Referat af Skipperforeningens Generalforsamling i sidste Nummer af Bladet staar fejlagtig anført, at hvert af Foreningens Medlemmer vil faa tilstillet 5 Ekspl. af det Festskrift, som Bestyrelsen har besluttet at udsende.

Det skulde være 1 Ekspl.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

holdt Tirsdag den 18. Februar aarlig Generalforsamling i Svendborg. Der var fra Landets 14 Kredse mødt c. 40 Repræsentanter, fra Hovedforeningen var mødt Kasseren, Kapt. Minor Rasmussen, og desuden efter Indbydelse Formanden for Verband Deutscher Küstenschiffer, Th. Pickhard, Hamburg. Derimod havde ingen Nordmænd eller Svenskere indfundet sig.

Der førtes en 6—7 Timer lang Forhandling om Dagsordenens mange Spørgsmaal.

Formanden, Kaptajn Jensen, Kjøbenhavn, bød Velkommen og aabnede Generalforsamlingen.

Til Dirigent valgte Mægler Grube, Marstal.

Aarsregnskab for 1907.

Indtægt:

Indgaaet fra følgende Kredse:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Marstal	799 53	
Aalborg	300 38	
Bornholm	395 93	
Kolding	359 68	
Bandholm	292 31	
Aarhus	202 01	
Svendborg	183 07	
Nyord og Stege	151 50	
Odense	125 55	
Fakse	147 89	
Kjøbenhavn	103 07	
Langeland og Strynø	128 32	
Dragør	101 60	
Nyborg	80 62	
		3371 46
Passive Medlemmer		82 00
Indvundne Renter		87 38
Kassebeholdning pr. 1. Januar 1907		2452 96
		<u>5993 80</u>

Beholdning mt. Decbr. 1907 2383 89

Udgift:

Udbetalt til »D. S. R. F.«:	
Marstal	520 94
Aalborg	200 95
Bornholm	267 80
Kolding	237 65
Bandholm	187 00
Aarhus	145 90
Svendborg	124 95
Nyord og Stege	103 40
Odense	91 95
Fakse	94 95
Kjøbenhavn	69 80
Langeland og Strynø	88 50

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Dragør	64 65	
Nyborg	53 05	
		2251 19
Passive Medlemmer		50 00
Annoncer	3 79	
Porto, Frimærker og Telegr.	40 10	
Tryksager	38 85	
Annoncer for Kredsformændene ..	30 70	
Konvolutter	50	
		115 94
Kassererens Gage		300 00
Rejsepenge		859 78
Balance-Konto		2383 89
		<u>5993 80</u>

Ledefyr ved Løgstør.

Christensen, Aalborg, anmoder Bestyrelsen om at virke for Anbringelse af Ledefyr over Løgstør Grunde.

Minor Rasmussen, Kjøbenhavn: Det bør undersøges, om et saadant Spørgsmaal tidligere har været forelagt Ministeriet.

Iversen, Nyborg: Sagen har været fremme for tre Aar siden, men om den blev begravet eller kom videre, ved Taleren ikke.

Christensen, Aarhus: Sagen har været fremme, men den er jo ikke bleven afgjort. Spørgsmaalet er af stor Betydning for Sejladsen paa Limfjorden og bør fremmes gennem Hovedbestyrelsen.

Christiansen, Aalborg: Det er klart, der kan sejles efter dem, idet der sejles efter Lanterner, som Lodserne hænger ud.

Hansen, Fakse: Sagen hører maaske nærmere hjemme under et senere Spørgsmaal paa Dagsordenen: Fyr og Sømærker.

Spørgsmaalet tages dermed til Efterretning.

Grænsen for indskrænket Fart i Østersøen.

Hansen, Rønne, foreslaar udvirket, at Grænsen bibeholdes.

O. Jensen, Thurø, holder paa Udvidelsen, saaledes som han tidligere har motiveret det i en Artikel i *Dansk Søfartstidende*. Forslaget var fremme paa Dansk Sejlskibsrederi-Forening's Fyns Kreds Generalforsamling i Svendborg den 16. Februar, hvor Forslaget om Udvidelse anbefalede.

Christensen, Vejle, omtalte en Henvendelse til Folketingsmand P. Th. Nielsen, hvori denne anmodes om at gøre sin Indflydelse gældende hos Lovgivningsmagten, saa denne Fart ikke skal blive indskrænket til Skade for den mindre Skibsfart. Den bør omfatte hele Østersøen.

Christensen, Aarhus: Hele vort Virkefelt er Østersøen. Svenske og Nordmænd maa sejle uden Navigatører, hvor de vil paa Østersøen. Der er intet Eksempel paa fejl Navigering at holde sig til. Skal Farten indskrænkes, maa vi hejse det svenske Flag paa vore Skibe. Det vil blive et ubodeligt Skaar i vor Fortjeneste. Det bliver ogsaa vanskeligt at faa Navigatører, som der stadig er Mangel paa.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Det er klart, at Navigeringen ikke kan lægge Hindringer i Vejen for at udvide Grænsen. Den er sikkert sat for at give Navigatører Lejlighed til at faa deres Navigationsbevis for Skibe paa 150 Tons. Men Grænsen behøver jo ikke at sættes Øst ud. Østersøen kan godt være fri, da der ingen Grænse er Vest ud.

Formanden vil finde det meget uheldigt at indskrænke Farten i Østersøen.

Pickhard, Hamburg: I Tyskland har vi tre Patenter for Skibsfarten i Modsætning til her, hvor der kun er to: den almindelige og den indskrænkede Fart. I Tyskland har vi altsaa en Mellemting.

Translatør Rasmussen: Hvis man kunde faa Retten til at omfatte hele Østersøen med Sætteskipperprøven, vilde det saa ikke være nok. Saa kunde man maaske nok bibeholde Grænsen for dem, der ingen Bevis har.

Formanden tror ikke, det vil være heldigt for den mindre Fart.

Jensen, Fakse: Tanken har været at indskrænke Farten for os alle, og det vil være Ødelæggelse for hele den danske Flaade af mindre Skibe. Det er godt, vi har en Forening, som kan bringe vore Ønsker frem.

Med Sætterskippereksamen maa vi sejle til Island paa Fiskeri med 8 til 10 Mand, og dér er større Ansvar baade for Menneskeliv og Kapital end i Østersøen. Det er ligesom, der er kommen en Eksamensfeber over hele Landet. Den er kommen fra Kjøbenhavn og vist fra Navigationsskolen dér. -- Lad os i det mindste beholde den Fart vi har og hellere udvide.

Formanden: Om en Mand har Eksamen eller ej, kan han lige godt sejle med en Skude. Lad os ikke faa Farten indskrænket.

Albertsen, Marstal: Vi behøver ikke at frygte for, at de, der nu har Retten indenfor den fastsatte Grænse, bliver den frataget. Det faar ikke tilbagevirkende Kraft.

Hansen, Rønne: Vi maa modsætte os Indskrænkningen.

Nielsen, Svendborg: Der bør arbejdes hen til, at vi faar samme Ret som vore Naboer, saa vi faar Ret til at befare hele Østersøen og den finske og botniske Bugt med. Her bør ikke gaas paa Akkord. »De større Skibe« vedtog ved Generalforsamlingen i Søndags at støtte os.

Albertsen, Marstal, husker fra 64, at de smaa Skibsførere fra Slesvig, som tidligere havde Ret ud over den nuværende Grænse, beholdt den, da de kom under Danmark. Her vil heller ikke blive Tale om tilbagevirkende Kraft.

Jensen, Thuro: Der er ingen internationale Regler, saa vi faar de Grænser, vor egen Lovgivning fastsætter.

Minor Rasmussen: Der bliver ingen Rettigheder indskrænket.

Formanden: Nej, men indskrænkes Grænsen, stopper Rettighederne den.

Lad os bede den større Forening tage sig af den Sag, saa Grænsen ikke indskrænkes, men hellere udvides.

Rasmussen, Marstal: Lad os sige bestemt, hvad vi ønsker at faa igennem. Vi bør have hele Østersøen fri.

Det henstilles til Bestyrelsen at arbejde for en Udvidelse af Grænsen til at omfatte hele Østersøen, eventuelt til Grænsen Dagerort—Svenske Bjørn, men i al Fald ingen Indskrænkning, saaledes som af Jensen, Thuro, foreslaaet ved Fyens Kreds' Generalforsamling.

Senere vedtoges følgende af Th. Nielsen og Translator Rasmussen foreslaaede

Resolution:

Generalforsamlingen anser det for en Livsbetingelse for den mindre Søfart, at den nuværende Grænse for den indskrænkede Fart i Østersøen ikke indsnævres, men tværtimod udvides til at omfatte hele Østersøen og den botniske og finske Bugt.

Minimalfragter og ensartede Certepartier.

Hansen, Rønne, foreslaar forskellige Rater for Fragttakster til bornholmske Havne.

Albertsen, Marstal: Vi bør først have vor Sammenslutning i Orden, inden vi rører ved Raterne.

Hansen, Rønne: Der er ikke Tale om Forandring af Rater, men Fastsættelse af saadanne paa disse Steder, hvor der ingen er.

Minor Rasmussen: Saa kan Forbundets Bestyrelse tage Forslaget under Overvejelse.

Hansen, Rønne: Ja, dermed er jeg tilfreds.

Hansen, Fakse, udtaler sig om Fastsættelse af Sommerraterne. Vi bør ikke stille Fordringerne højere, end vi kan holde Raterne.

Minor Rasmussen meddeler, at »Verband Deut-

scher Küstenschiffer« er gaet ind paa at fastsætte Tiden for Sommerraterne fra 15. April til 15. September.

Mortensen, Bogense: Det gælder om ikke at gaa under Raterne. Naar blot vi er enige om det, kan vi sagtens faa noget for Fragten. Saa behøver man ikke at have særlige Sommerfragter.

Pickhard, Hamburg: Hvis de tyske og danske Skibsførere kan blive enige om at udvide Sommerfarten med en Maaned, kan vi sagtens gennemføre den. Men vi bør vist gaa forsigtigt frem. Det er maaske bedst at tage en halv Maaned ad Gangen.

Sagen toges til Efterretning og overgaar til Forbundet.

Kontingent til nordevropæisk Sejlskibereeder-Forbund.

Formanden meddeler Bestyrelsens Forslag om, at dette Kontingent betales af de respektive Søassurancer.

Hansen, Fakse: Alle vore Skibe er jo i nordevropæisk Sejlskibereeder-Forbund, saa Sagen er ikke vanskelig.

Minor Rasmussen: Nej, men vi har haft Vanskeligheder fra Rødby.

Pickhard: I Tyskland betaler enhver Forsikringsforening til Forbundet. I Stedet for fra de enkelte Medlemmer faar Forbundet altsaa et samlet Kontingent fra Forsikringsforeningen.

Christiansen, Aalborg, omtaler Forholdene i hans Kreds.

Christensen, Aarhus: Enhver Kredsformand bør sørge for, at Kontingentet til nordevropæisk Forbund opkræves sammen med Søassurancen.

Det vedtages at arbejde hen til, at Assurancerne fremtidig udreder hele Kontingentet til nordevropæisk Sejlskibereeder-Forbund.

Ristorno.

Hansen, Fakse, motiverer et Forslag om Forandring af den hidtil fulgte Regel for Ristornoens Udbetaling i »Danske Skibereederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«. Taleren mener, at Ristornoen bør fradrages, inden Præmien indsendes, saa at man ikke behøver at staa i Forskud for undertiden Beløb paa 60—70 Kr.

Angaaende Ulykkesforsikringen foreslaas det, at Rederne paalager sig Kontingentet for de 9 Uger, medens Folkene selv betaler 1 a 2 pCt.

Minor Rasmussen: Det er den nemmeste og naturligste Maade, at Ristornoen trækkes fra, inden Præmien indsendes, men som Indbetalingen nu foregaar, kan det vist kun ske for hvert næst foregaaende Aar. Taleren har ogsaa tænkt sig, at Ulykkesforsikringen deles saadan, at Regeringen betaler Halvdelen, og saa kunde Rederne og Søfolkene betale hver Halvdelen af Resten. Det er Princippet Hjælp til Selvhjælp, men Regeringen gaar næppe ind paa, at der paalægges Søfolkene noget.

Stegmann, Marstal: Ristornoen maa jo ogsaa blive gjort frugtbringende, naar den er indbetalt i Forsikringsforeningen, og saa faar vi vel Renterne af den.

Hansen, Rønne: Et Aar maa der gaa over, men for 1906 maa der være Ristorno.

Dirigenten: Ja, der er c. 9000 Kr.s Ristorno for 1906.

Hansen, Fakse: Fremgangsmaaden er vedtaget paa en Generalforsamling, saa den er der ikke noget at sige til. Det blev vedtaget, at Ristornoen for 1906 skulde danne en Reservefond. Men nu behøver den ikke at blive større. Lad os henstille, at Ristornoen for 1906 godskrives i 1908 o. s. fr.

Minor Rasmussen: Der er mange, som selv trækker Ristornoen fra, naar de indsender Præmien. Men vi kommer nok til at finde os i, at der gaar et Aar imellem.

Det henstilles til Bestyrelsen at faa Sagen ordnet saaledes, at Ristornoen fradrages i Præmien for det næstpaafølgende Aar.

Ulykkesforsikringen.

Hansen, Fakse, ønsker Oplysning, om det er Regeringens Lov eller Foreningens Lov, der skal revideres. Er det Statens, bør der tages Hensyn til de 9 Uger, der nu er saa megen Misfornøjelse med.

Albertsen, Marstal, er ikke saa stærkt oppe for Statens Tilskud. Søfolkene har hidtil kunnet klare sig selv. Det kan de saamænd ogsaa fremdeles. Det er Rederne og Skipperne, der bringer Uro i Sagen.

Hansen, Fakse, motiverer udførligt, hvorledes han ønsker Ulykkesforsikringen ordnet.

Iversen, Nyborg: Det er ikke Folkene, der er misfornøjet, men Redere og Skipperne. Søfolk kan lige saa godt som andre komme i statsanerkendte Sygekasser.

Christiansen, Aalborg, er af samme Mening. Han har aldrig hørt Søfolk klage over Forholdene.

Nielsen, Svendborg, tror ikke, Sygekasserne forsikrer udenfor Landets Grænser.

Iversen, Nyborg, har haft Folk, der er behandlet i Udlandet og har faaet Godtgørelse af Sygekassen.

Christensen, Vejle, nævner Eksempler paa samme.

Spørgsmaalet betragtes dermed som uddebatteret.

Dansk Søfartstidende.

Om dette Blad føres en længere Diskussion, som ikke ønskes refereret.

Hollandske Skibe i dansk Kystfart.

Hansen, Fakse, stiller Forslag om Udelukkelse af hollandske Skibe af dansk Kystfart. Ved deres Konkurrence ødelægges de mindre Fartøjers Fragter. Medens vi gør alt muligt for at holde paa Minimumsfragterne, kommer Hollænderen og gaar langt under. Der bør lages Hensyn til Landets Skatteydere, saa vort Erhverv ikke tilsidst skal overtages af Hollænderne.

Christiansen, Aalborg: Vi kan slet ikke blive ved at eksistere, hvis vi skal have Hollændernes Konkurrence.

Pickhard, Hamburg, glæder sig over, at danske Redere nu ogsaa tager dette Spørgsmaal op. »Verband Deutscher Küstenschiffer« har allerede for 5 Aar siden henvendt sig til Regeringen for at faa raadet Bod paa dette Forhold. Men Regeringen kunde ikke udelukke et venligsindet Lands Skibe fra at sejle paa Kysterne. Paa en fornyet Henvendelse har vi faaet samme Resultat.

Det vil naturligvis være en Støtte for os, at ogsaa de danske Skipperne ønsker sig fri for den hollandske Konkurrence.

Nu har vi andraget Regeringen om, at Transporter i Anledning af Kejser Wilhelm Kanalen maa blive forbedret tyske Skipperne eller dog saadanne, som vil holde Takster sammen med os. Og der har vi bedre Haab om et godt Resultat.

Tal. maatte derfor tilraade at gøre sin Indflydelse gældende hos den danske Regering, for at faa de hollandske Skipperne udelukket.

Hansen, Fakse: Vi vil gerne staa i godt Forhold til Naboerne, og det gælder kun om at faa Hollænderne holdt ude.

Formanden: Hollænderne, som sejler med Kone og Børn, kan sagtens konkurrere med os, men de bør enten holde vore Takster eller ogsaa udelukkes. Vi kan vist godt være tjent med at blive udelukket fra den hollandske Kyst, naar vi kunde faa Hollænderne udelukket fra vor.

Translatør Rasmussen: Regeringen gaar sikkert ikke med til at udelukke Hollænderne. Desuden gaar Ti-

den jo med Toldlov osv. i Retning af Frihandel og bort fra Beskyttelse. Men maaske kan der gøres noget ad privat Vej.

Minor Rasmussen: Der er en Forskel paa den tyske Forenings og vor Stilling. Den tyske Forening ønsker kun at udelukke dem fra Statens Arbejder, vi ønsker at udelukke dem fra alt.

Pickhard: Ja, for mere kan vi ikke opnaa. Men den danske Regering kan lettere udelukke Hollænderne end vor, da vi er dem nærmere. Men vi maa foretage noget for at imødegaa Hollændernes Konkurrence.

Munk, Troense: Klagen bør kun gælde Hollændere under 100 Last-Tons

Nielsen, Svendborg: Vi bør ikke gaa paa Akkord, men forlange hollandske Skibe forbudt dansk Kystfart.

Dirigenten: Skulde det nytte noget, maa Grænsen sættes endnu højere end til 100 Tons.

Forøvrigt kommer Forslaget sikkert ikke frem, saa længe vi har Handelstraktaten med Holland.

Translatør Rasmussen: Der kan jo være andre private Midler.

Mortensen, Bogense: Det nemmeste var, om Mæglerne vilde tage sig af Hollænderne.

Pickhard: Ganske vist er der Handelstraktat med Holland, men det bør ikke afholde Dem fra i Tide at anmode Regeringen om, at Forholdene forandres.

Det vedtoges at indgaa til Regeringen med Andragende om at faa hollandske Skibe under 100 Netto Reg.-Tons forbudt Farten paa danske Kyster.

Fakse Havn.

Hansen, Fakse, ønsker en Henvendelse gennem Foreningen om Forbedring af Fakse Havn.

Albertsen, Marstal: Vi kan jo godt endnu en Gang henvende os til Havnebestyrelsen om at indrette den nogenlunde til Ophold for Skibe. Det er den daarligste Havn, vi kommer i.

Minor Rasmussen: Det er jo et privat Aktieselskab, der ejer Havnen, men Ministeriet approberer Taksterne. Vi bør maaske derfor nu til en Forandring klage til Regeringen.

Christensen, Aarhus: Fakse Havn er umaadelig daarlig. Den maa vel være anerkendt af Staten, og det er mærkeligt, at den ikke har taget sig af den. Skibe kan jo ligge og forlise i Havnen.

Christiansen, Aalborg: Der burde ikke tegnes Assurance paa Skibe i Fakse Havn.

Det vedtoges at klage til Staten over den.

Fyr og Sæmærker.

Hansen, Fakse, klager over Fyret paa Møen, og navnlig over, at der ikke er et paa hver Side af Øen. Kan vi ikke henlede Fyrvaensnets Opmærksomhed paa denne Sag.

Christensen, Aarhus: Der trænges til Forbedringer mange Steder, skønt der er indført mange i de senere Aar. En vil have en Bøje her, en anden en Vager der. Det nemmeste er jo at lade det gaa gennem Foreningen og altid henvende sig til Sekretæren inddet den Slags Sager.

Formanden: Der trænges meget til et Fyr paa Nordpynten af Møen. Vi kan jo godt andrage igen.

Christensen, Vejle: Fyret paa Sydpynten er for svagt.

Stegmann, Marstal, finder det ret godt nu.

Det overlades Bestyrelsen at foretage det videre fornødne.

Til Mødested

for næste Aars Generalforsamling vælges med 12 St. Marstal. For Odense er der 8 St.

Valg.

Til Repræsentant paa »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s Generalforsamling vælges Th. Nielsen, Svend-

borg, og Sekretæren. Til Suppleant vælges Albertsen, Marstal.

Bestyrelsen vælger efter Generalforsamlingen Translatør Rasmussen, Svendborg, til Sekretær.

Til Revisorer vælges L. Petersen og N. Petersen, Svendborg.

Fragttaksterne.

Albertsen, Marstal, meddeler, hvor mange der fra de forskellige Kredse har underskrevet, at ville overholde Minimalraterne.

Taleren omtalte endvidere det drøftede Samarbejde mellem *Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordeuropæisk Sejlskibsreder-Forbund*. »Nordeuropæisk Sejlskibsreder-Forbund» bør vi holde paa, den er os til større Gavn end »Dansk Sejlskibsrederi-Forening».

Minor Rasmussen: Skulde Sammenslutningen komme i Stand, vil det jo ingen Indflydelse have paa den mindre Afdeling. Vi beholder de samme Fragttakster osv.

Nielsen, Svendborg: Hvornaar skal Mulktsystemet træde i Kraft?

Albertsen, Marstal: Naar vi først er bleven samlet baade fra Danmark og de fremmede Nationer, vi agter at samarbejde med.

Petersen, Kolding: Er samme Cirkulære sendt til Udlandet?

Albertsen: Nej.

Petersen: Hvor mange har der sluttet sig til i Danmark?

Formanden: Der er foreløbig indmeldt 396, nemlig fra Marstal 129, Dragør 12, Kjøbenhavn 11, Slege og Nyord 31, Aalborg 16, Vejle 18, Langeland 29, Odense 14, Kolding 7, Middelfart 3, Fredericia 1, Bornholm 50, Nyborg 7, Fakse 15, Aarhus 12, Rødvig 7, Bogense 4.

Christensen, Aarhus, tror nok, Raterne kan holdes i Danmark, men Svenskerne staar langt tilbage.

— Et Lykønskningstelegram er indløbet til Generalforsamlingen fra Kolleger i Lysekil.

Udenfor Dagsordenen.

udtaler Albertsen, Marstal, sin Misfornøjelse med den Maade, hvorpaa Statens Tilsyn med de smaa Skibe ønskes ordnet. Det paalægger os meget større Byrder, end vore Konkurrenter, f. Eks. Svenskerne, har. De Fordringer, Søassurancerne stiller, maa være tilstrækkelige, saa Statens Tilsyn behøves ikke.

Generalforsamlingen slutter Kl. henad 5 med Leve for Afdelingen og for Dirigenten.

Efter Generalforsamlingen samledes Deltagerne til en Middag.

Om Sammensætningen af Halvcirkel Deviationen ved magnetisk Breddeforandring.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* af 20. ds. har Hr. Kaptajn Lohmann søgt at give en almenfattelig Fremstilling af Spørgsmaalet om, hvorledes Deviationskoefficienten B kan skilles ad i den Del, som skyldes det haarde, og den Del, som skyldes det bløde Jerns Magnetkraft.

Skønt jeg føler mig overbevist om, at Hr. Lohmanns Fremstillingsmaade ligesom ogsaa de andre Forsøg, man har gjort paa at løse Spørgsmaalet, uden Benyttelse af to Ligninger, stiller større Krav til Navigatørens Evner, end Behandlingen af selve Ligningerne, giver dog den

sunde Tanke, som ligger til Grund for Kapt. Lohmanns Fremstilling, og den gode Idé, at sætte først den ene og saa den anden Del af B lig Nul, mig Lyst til at forsøge mig paa Spørgsmaalet, som — hvis dets Løsning kunde fremstilles tilstrækkeligt let forstaaeligt — vilde have en ikke ringe Betydning for Skibe, hvis Kompasser har forskellig Deviation paa forskellige Steder af Jorden.

Kapt. Lohmanns Tanke formulerer jeg saaledes: »Deviationen B (som antages kun at være fremkaldt ved fast Magnetkraft samt ved flygtig Magnetkraft i lodret Jern og ikke tillige ved halvfast Magnetkraft) er fundet paa to Steder af Jorden med betydelig magnetisk Breddeforskel. Tillægges den Del af B, som paa det ene Sted skyldes fast Magnetkraft, passende Værdier, og beregnes ved Hjælp af disse de tilsvarende Værdier af B paa det andet Sted, leder simpel Proportionering mellem de antagne og beregnede Værdier direkte til de Dele af B, som paa det første Sted skyldes fast Magnetkraft».

Jeg skal prøve at anvende Tanken paa et Eksempel, og skønt jeg vilde foretrække et med større Deviationsforandring, vælger jeg alligevel for Sammenligningens Skyld Kapt. Lohmanns; dog finder jeg det unødvendigt at anvende mer end én Decimal ved Beregningerne.

I Eksemplet har B de observerede Værdier — 4° 3 og — 7° 8, Jordmagnetismens Horisontalkraft 1,0 og 1,2 samt Tangens af Inklinationen + 2,5 og — 1,4 henholdsvis ved Plymouth og Kap.

1ste Antagelse. Hele Værdien af B ved Plymouth, — 4° 3, antages fremkaldt ved fast og intet deraf ved flygtig Magnetkraft. Da den Deviation, som skyldes fast Magnetkraft, staar i omvendt Forhold til Horisontalkraften, haves

$$-4^{\circ}3 : x = 1,2 : 1,0, \text{ hvoraf } x = -3^{\circ}6.$$

Hvis B ved Plymouth var blevet fremkaldt udelukkende ved fast Magnetkraft, maatte altsaa B ved Kap have faaet Værdien — 3° 6.

2den Antagelse. Hele Værdien af B ved Plymouth, — 4° 3, antages fremkaldt ved flygtig og intet deraf (altsaa 0° 0) ved fast Magnetkraft. Da den Deviation, som skyldes flygtig Magnetkraft, staar i ligefremt Forhold til Tangens af Inklinationen, haves

$$-4^{\circ}3 : x = 2,5 : (-1,4), \text{ hvoraf } x = +2^{\circ}4.$$

Hvis B ved Plymouth var blevet fremkaldt udelukkende ved flygtig Magnetkraft, maatte altsaa B ved Kap have faaet Værdien + 2° 4.

Vi har nu Kendskab til Størrelserne:

$$\begin{array}{l} x \left\{ \begin{array}{l} -7^{\circ}8 \dots\dots \text{Den virkelige Deviation} \\ \text{ved Kap} \end{array} \right\} 4^{\circ}2 \\ \left. \begin{array}{l} -4^{\circ}3 \\ 4^{\circ}3 \end{array} \right\} \begin{array}{l} -3^{\circ}6 \dots\dots \text{Deviationen ved Kap i} \\ \text{Følge 1ste Antagelse} \\ 0^{\circ}0 \dots\dots \text{Deviationen ved Kap i} \\ \text{Følge 2den Antagelse} \end{array} \left. \right\} 6^{\circ}0 \end{array}$$

Heraf udledes Proportionen $x : 4^{\circ}3 = 4^{\circ}2 : 6^{\circ}0$; x bliver 3° 0 og skal anvendes paa — 4° 3 for at faa den til — 7° 8 svarende Værdi, nemlig — 4° 3 — 3° 0 altsaa — 7° 3, som bliver den Del af B; der ved Plymouth fremkaldes af fast Magnetkraft.

Tilbage har man nu blot at trække det fundne Tal — 7° 3 fra Værdien af B, — 4° 3, ved Plymouth for at faa den Del af B, som fremkaldes ved flygtig Magnetkraft paa dette Sted.

Denne Del bliver følgelig $-4^{\circ}3 - (-7^{\circ}3) = +3^{\circ}0$.

Ved Plymouth bliver altsaa:

− 7° 3 af B fremkaldt ved fast Magnetkraft, og
+ 3° 0 af B ved flygtig Magnetkraft, hvilket med
tilstrækkelig Tilnærmelse stemmer med Kapt. Lohmanns
Resultat.

Der turde muligvis være Grund til endnu at anvende et Par Ord paa den anførte Fremgangsmaade. Skulde saaledes Proportioneringen falde vanskelig, fordi de beregnede Tal − 3° 6 og + 2° 4 begge er større end − 7° 8, eller fordi Differenserne mellem Tallene bliver vel store, vil det, efter at de foregaaende Regninger er udført, ikke være vanskeligt at skønne, hvilke Tal der passende kan vælges i Stedet for − 4° 3 og 0° 0, for at Regningen kan føre til Tal, som er mindre end − 7° 8, og til mindre Differenser. Vi kommer derved til en

3die Antagelse. Antages saaledes, at den Del af B, som ved Plymouth fremkaldes ved fast Magnetkraft, er f. Eks. − 8°, og at altsaa Resten af B ved Plymouth, − 4° 3 − (− 8°) eller + 3° 7, fremkaldes ved flygtig Magnetkraft, faar man

$$- 8^{\circ} : x = 1,2 : 1,0 \quad \text{og} \quad + 3^{\circ} 7 : x = 2,5 : (- 1,4)$$

$$x = - 6^{\circ} 7 \quad \quad \quad x = - 2^{\circ} 1.$$

Hvis den Del af B, som ved Plymouth fremkaldtes af fast Magnetkraft, havde været − 8°, vilde B ved Kap altsaa være blevet − 6° 7 + (− 2° 1) = − 8° 8.

En lignende Fremgangsmaade som før, fører nu til:

$$3^{\circ} 7 \left\{ \begin{array}{l} - 8^{\circ} \\ - 7^{\circ} 8 \\ - 4^{\circ} 3 \end{array} \right\} \left\{ \begin{array}{l} - 8^{\circ} 8 \\ - 7^{\circ} 8 \\ - 3^{\circ} 6 \end{array} \right\} \left\{ \begin{array}{l} 5^{\circ} 2 \\ 4^{\circ} 2 \end{array} \right\}$$

$$3^{\circ} 7 : x = 5^{\circ} 2 : 4^{\circ} 2$$

$$x = 3^{\circ} 0$$

$$- 4^{\circ} 3 - 3^{\circ} 0 = - 7^{\circ} 3$$

Regningen giver altsaa samme Resultat som før, nemlig at der ved Plymouth fremkaldes − 7° 3 ved fast Magnetkraft og − 4° 3 − (− 7° 3) = + 3° 0 ved flygtig Magnetkraft.

Som Slutning skal jeg til Sammenligning fremsætte Løsningen af det behandlede Eksempel ved den almindelige Ligning for Deviationens Afhængighed af Horisontalkraft og Inklination.

Ligningen er $\frac{1}{H} \cdot x + \operatorname{tg} i \cdot y = B$, hvori H betyder Horisontalkraften og i Inklinationen, samt x og y de to ubekendte. Indsættes Talværdierne for H, i og B i Ligningen faas

$$\text{for Plymouth } \frac{1}{1,0} \cdot x + 2,5 \cdot y = - 4^{\circ} 3 \dots \text{I}$$

$$\text{for Kap } \frac{1}{1,2} \cdot x - 1,4 \cdot y = - 7^{\circ} 8 \dots \text{II}$$

$$\text{II multipl. med } 1,2 \text{ giver } \frac{1,2}{1,2} \cdot x - 1,7 \cdot y = - 9^{\circ} 4 \dots \text{III}$$

$$\text{Subtrah. III fra I faas } 2,5 y - (- 1,7) y = - 4^{\circ} 3 - (- 9^{\circ} 4)$$

$$(2,5 + 1,7) y = - 4^{\circ} 3 + 9^{\circ} 4$$

$$4,2 \cdot y = 5^{\circ} 1$$

$$y = + 1^{\circ} 2$$

$$\text{Indsættes } y = 1^{\circ} 2 \text{ i Ligning I faas } x + 2,5 \cdot 1^{\circ} 2 = - 4^{\circ} 3$$

$$\text{hvoraf } x = - 4^{\circ} 3 - 3^{\circ} 0 = - 7^{\circ} 3$$

For ethvert Sted paa Jorden er nu den Deviation, som skyldes fast Magnetkraft, $\frac{1}{H} \cdot (- 7^{\circ} 3)$, og den Deviation, som skyldes flygtig Magnetkraft, $\operatorname{tg} i \cdot 1^{\circ} 2$;

for Plymouth altsaa henholdsvis:

$$\frac{1}{1,0} \cdot (- 7^{\circ} 3) = - 7^{\circ} 3 \text{ og } 2,5 \cdot 1^{\circ} 2 = + 3^{\circ} 0 \text{ og}$$

$$\text{for Kap } \frac{1}{1,2} \cdot (- 7^{\circ} 3) = - 6^{\circ} 1 \text{ og } - 1,4 \cdot 1^{\circ} 2 = - 1^{\circ} 7$$

Carl D. Neergaard

Fra „Vikings“ første Rejse.

Fra Føreren af Skoleskibet »Viking«, Hr. Kaptajn Clausen, har vi modtaget følgende, der sikkert vil blive læst med Interesse ikke alene i Søfartskredse, men ogsaa udenfor disse.

Den 29. August 1907 slæbtes »Viking« af Slæbebaaden »Seeadler« ned ad Elben med c. 2,530 Tons Kokes bestemt til Callao.

Vejret var fint, og Dungeness naaedes om Morgenen d. 1. Septbr.; dér lod man Slæbebaaden gaa, satte Sejl og styrede Vest over med frisk nordlig Vind, som dog allerede samme Dag trak Vest i, hvor den holdt sig i en Uge. Undertiden var den saa frisk, at Underbramsejlene maatte bjerges, tilmed var det Taage og mørke Nætter, saa det kan jo nok være, at adskillige blandt vor unge Besætning tænkte anderledes om Søfarten, end de gjorde, da Skibet laa ved Langelinie. Imidlertid holdt Modvinden op til sidst og, efter at Lizard passeredes d. 7., gik det jævnt smaat ned efter Troperne. Vi saa kun faa Skibe, og nogle af dem kunde vi, til stor Ærgrelse for alle, ikke sejle forbi; heldigvis er der nok at bestille til at adspredde Sindene, idet der i et Staalskib er over dobbelt saa meget at gøre, som i et Træskib, og det bliver stadig værre, efter som man mere og mere anvender Jern i Stedet for Træ. Jeg ved ikke, hvad Forestilling Folk paa Landjorden gør sig om Livet i et Sejlskib; men den er vist ikke altid overensstemmende med Virkeligheden, efter hvad jeg kan skønne af nogle Elevers Forundring over et og andet; at f. Eks. Rusten maa skræbes af, og Jernet males over hele Skibet hver Rejse, var der ikke mange, der havde tænkt sig, og dog er det nødvendigt, om Skibet skal holdes, saa man kan være paa det. — For at blive Befalingsmand maa man lære at holde sit Skib i Orden, særligt for ikke senere at komme i en mindre heldig Situation, hvad meget snart sker i en Koffardimand, naar Matroserne mærker, at Styrmanden ikke selv er videre drevne i de Ting, han anordner.

At manøvrere med Sejl etc. er ikke saa vanskeligt at lære, og i et Fragtskib, hvor Sejlene ikke maa bjerges, saa længe de gør Nytte, kan man ikke undgaa, at faa det rigtige Greb paa det; ligeledes kommer man meget let efter Skibmandsarbejde etc., naar man er tilstrækkelig udviklet til at forstaa det. Derimod er det meget svært at faa en Begynder vænnet til at udføre et simpelt Arbejde ved Skibets Vedligeholdelse propert, og dog er det Grundlaget for en meget vigtig Gren af hele hans senere Virksomhed som Befalingsmand og Tilsynshavende.

NØ-Passaten begyndte paa 29° N. Brd. og holdt op paa 10° N. Brd.; derfra havdes 13 Dage til Linien. Vi havde ikke en eneste ordentlig Byge, og med Stille kan »Viking« ikke sejle.

I SØ-Passaten maatte Eleverne ved Begyndelsen af hver Vagt en Tur til Vejrs for at blive fortrolig med Arbejdet dér, før Vejret blev daarligt. Passaten holdt op paa 23° Brd., og med det samme kom Vest og Sydvest Vind, saa Rejsen til Hornet blev betydelig forsinket. Det var saa at sige Modvind helt ned til 40° Brd., hvad der for Resten var en udmærket Øvelse, da Sejlene gik op og ned hele Tiden. Fra 40° Brd. og ned til le Maire Strædet (mellem Tierra del Fuego og Staten Isl.) gik det bedre.

Da vi kom ind i Strædet, blev det Stille, saa vi drev ud igen; næste Morgen kom Vinden dog vestlig og tog os igennem. Syd for Strædet blev det igen Stille, og derefter kom Vinden sydlig, hvad der ikke gavne os, da vi ikke kunde klare Kap Horn. Heldigvis stod den ikke saa længe, men gik snart Nord i og friskede op til en Storm; før den blev haard havde vi dog sejlet c. 150 Sm VSV. ud.

Det er ikke saa let at arbejde sig Vest over dernede, navnlig fordi Strømmen næsten altid sætter den modsatte Vej; undertiden hænder det, at det bliver fint Vejr i Midten af en Storm, for senere, naar man har sat en Del Sejl, at begynde meget haardere end før. Saadan gik det i dette Tilfælde. En Midnat Kl. 12 kom Vinden nordlig med faldende Barometer. Allerede paa Hundevagten (fra 12 til 4) maatte Smaasejl, For- og Kryds-Overbramsejl gøres fast, og paa Morgenvagten bjergedes Stor-Overbramsejl, samt For- og Kryds Underbramsejl; Barometret stod da paa 747. Paa Formiddagsvagten sættes igen For- og Underbramsejl, som dog tillige med Stor-Underbramsejl, samt Storsejl og Krydssejl maatte bjerges ved Tretiden. Det regnede dygtigt, og Glasset var støttet paa 742, alligevel bedredes Vejret ud paa Eftermiddagen, saa man kunde sætte alle Bramsejl. Vinden var Kl. 8 omtr. NV. og Luften aldeles klar, dog faldt Glasset igen en lille Kende. Omtrent Kl. 9 gaves Bramsejlene op, fordi der kom en Skybanke fra Vest; Vinden kom imidlertid saa haard, at Overmærsejl, Stængestagejl og Klyvere maatte ned i en Hast, ligesom Fokken maatte gives op. Mandskabet maatte da i Løbet af en Vagt gøre alle seks Bramsejl, tre Overmærsejl, Fokken og en Del Forsejl og Stagejl fast, hvilket, til Trods for at det blæste en Storm, udførtes uden at forstyrre Frivagten, altsaa med 5 Matroser og 25 Lærlinge.

Da lignende Tilfælde som det her anførte er hændet flere Gange og altid er bleven klaret med Vagtmandskabet uden saa meget som at miste et Sejl, turde det være tilstrækkeligt bevist, at baade »Viking» og Drengene er i Stand til at hjerpe sig i al Slags Vejr, og hele den Historie om Usodyglighed, for høj Rig, for lille Mandskab o. s. v. kan ikke kaldes andet end løs Tale, som Folk næppe lytter efter for Fremtiden.

Under en anden Storm faldt Glasset saa lavt som til 720 mm., i en enkelt Vagt endda saa meget som 10 mm, men da blæste det ogsaa saa haardt, at Stor-Undermærsejl maatte bjerges, hvilket Vagtmandskabet alene udførte i al Magelighed, endda det var bælgmørkt; vi var den Gang sammen med firmastet Bark »Pisagua», af Hamburg.

I Længden bliver det dog trættende dernede i de Farvande, og det er vel ikke meget forkert, naar der paastaas, at man ved at gaa rundt Hornet Vest over i Almindelighed faar mere Sejlmanøvre end ved at sejle hele Jorden rundt Øst over; alle var da ogsaa glade ved, saa snart Landet nogenlunde sikkert kunde klares, at staa Nord efter. 50° Brd. passeredes paa c. 79° V. Lgd., derfra og Nordefter gik det jævnt, næsten paa en Bov hele Tiden. Vinden holdt sig vestlig til 33° S. Brd.; dér halede den sydlig og holdt sig saaledes til Callao Red, hvor vi ankrede d. 19. Decbr. Kl. 1 om Morgenen med 112 Dages Rejse fra Hamburg og med alle om Bord værende i bedste Velgaaende.

Op langs Kysten havde alle, undtagen det Skifte, der havde Undervisning, travlt med at udbedre, hvad Stormene havde ramponeret; Dækket maatte ogsaa skures og oljes, da det ellers bliver aldeles ødelagt paa denne Kyst, hvor det aldrig regner.

Alt i alt er der næppe den Ting paa Søen, som Lærlingene ikke med Tiden kommer til at stifte Bekendtskab med, saa de lærer nok at indse, at Livet i et Handelsskib aldrig kan blive noget Legeværk; men derimod er en meget alvorlig Kamp for Tilværelsen, hvor en alsidig praktisk Uddannelse er ligesaa uund-

værlig som Kundskaber. Af disse sidste maa de tilegne sig en god Portion, idet Undervisningen holdes gaende efter Planen næsten uden Afbrydelse.

Med Hilsen til Venner fra os alle.

N. Clausen.

Overrettsdom.

Ved Landsoverretten i Kjøbenhavn blev d. 10. ds. afsagt Dom i Sagen Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab mod »Frihavnsarbejdernes Forening».

Under nærværende Sag paastaar Citanterne Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab de Indstævnte Frihavnsarbejdernes Forening tilpligtet at betale Kr. 766,09, som de skal skyldes Citanterne i Anledning af, at disse har maattet betale dette Beløb i Erstatning m. m. som Følge af, at de Frihavnsarbejdere, som var beskæftiget med Indladning i Dampskibet »Axelhus» den 9. August 1905, skal have udvist Uagtsomhed ved Arbejdet, hvorved der skete Skade paa en Del Varer.

»Axelhus» henlaa ved Midtmolen i Kjøbenhavns Frihavn, og Arbejdet udførtes af Medlemmer af den indstævnte Forening. Blandt de »reglementariske Bestemmelser og Lønbetingelser» for bemeldte Forening findes følgende Regler:

»§ 3. Arbejderne er forpligtet til efter bedste Evne at bidrage til Driftens og Arbejdets Fremme og med Flid og Omhu at skaane Gods og Redskaber, og de skal stedse efterkomme deres Foresattes Ordre vedrørende Arbejdet.

De hester for den Skade, de forvolder paa Redskaber og Maskiner eller Gods, hvad enten dette skyldes Forsæt eller Uagtsomhed.

Saadan Skade betales ikke af den enkelte Arbejder, men af samtlige disse gennem deres Forening, der ved sin Bestyrelse har udstedt Forskrivning herom og stillet en Sikkerhed for Opfyldelsen af disse Forpligtelser.

Foruden den Ladning, Skibet skulde indtage under Dækket, skulde der paa dets Dæk paa begge Sider af Lastrum Nr. 2 hensættes 56 Fade Tran, hvoraf omtrent Halvdelen paa den ud mod Vandet vendende Bagbords Side og Resten paa den ind mod Molen vendende Styrbords Side. — Om Eftermiddagen ved 2—3 Tiden, da man tog fat paa Stuvningen af Fadene paa Bagbords Siden, sagde den Formand, som ledede Arbejdet paa Citanternes Vegne, og som ikke henhører til den indstævnte Forenings Medlemmer, at alle Lugerne til Lastrum Nr. 2 skulde lægges over. Denne Ordre efterkom de paagældende Arbejdere ved nævnte Lastrum ikke, idet de først ikke lagde nogen af de ti til Lastrummet hørende Luger over, og senere, for at kunne staa paa dem under Arbejdet, lagde de to forreste af dette Lastrums Luger i Styrbords Siden over. Tranfadene blev med en Kran fra Molen hejset op og derefter, forsaavidt de skulde anbringes paa Bagbords Siden, ved Hjælp af Skibets Dampspil svungen henover det aabne Lastrum over til denne Side og anbragt her.

Ved c. 4½-Tiden blev 2 Tranfade, der skulde anbringes paa Styrbords Siden, ved Hjælp af Kranen hejset ind paa én Gang. Anbringelsen af Fadene paa denne Side var foregaaet paa den Maade, at Fadene, naar de ved Nedfiringen var i nogen Afstand fra Dækket, af Arbejderne blev greben med Hænderne, hvorpaa de svingedes paa Plads tildels endog ud over eller henimod den store Aahning i Lastrum Nr. 2, idet Arbejderne gav dem et Skub mod Lastrummet Karm eller Kanten af de tidligere anbragte Colli, hvorved de samtidig rejste dem op i lodret Stilling. Denne Gang mis-

lykkedes imidlertid Manøvren. De to Tranfader, der skulde anbringes paa en paa Grund af de paa Styrbords Siden alt indladede Fader nu meget indskrænket Plads, lykkedes det ikke Arbejderne at faa anbragt paa denne, men Fadene svingede tilbage over Lastrummet og stødte mod de paa Styrbords Siden staaende Fader, hvorved Stroppen, der holdt dem, blev revet af, og Fadene faldt ad den aabne Luge ned i Lasten og gik itu. Indholdet af Fadene spildtes, og 20 Sække Kaffe og 30 Sække Havregryn blev beskadiget og maatte oplosses. I Erstatning til de paagældende Vareejere samt i Arbejdspenge har Citanterne derefter betalt det paastævnte Beløb, for hvilket de søger Regres hos den indstævnte Forening.

Til Støtte for deres Paastand har Citanterne anbragt, at de paagældende Arbejdere har gjort sig skyldige i et til Erstatning forpligtende Forhold, dels derved, at de ikke har adlydt Formandens Ordre om at lægge alle Lugerne over Lastrum Nr. 2, inden det omhandlede Arbejde paabegyndtes, dels derved, at de har fulgt den oven omhandlede Fremgangsmaade ved Af-firingen fra Kranen i Stedet for at lade denne afsætte Fadene paa en tom Plads paa Dækket ved direkte Ned-firing i liggende Stilling, og derfra ved Haandkraft transportere dem hen til den Plads, hvor de skulde opstilles, samt endelig derved, at de under Ned-firingen af de to omhandlede Tranfader ikke havde sørget for, at en af Arbejderne stod saaledes, at han stadig kunde ses af Kranføreren og ved Tegn med Haanden give Ordre til denne.

Ved de til Brugen under Sagen af tre af de paagældende Arbejdere afgivne Vidneforklaringer maa det nu vel anses tilstrækkelig bevist, at en af Arbejderne, da Formanden, den Gang der ved 2-3 Tiden toges fat paa Indladningen af Fadene paa Bagbords Siden, gav Ordre til, at alle Lugerne skulde lægges over Lastrum Nr. 2, gjorde Indsigelse herimod og foreslog at svinge Fadene over dette Lastrum uden at lægge Lugerne over det, og at Formanden, der maa antages at have hørt dette, ikke insisterede paa Opfyldelsen af sin Ordre, men gik bort uden at paase, at den blev efterkommet, efter at være fremkommen med en Udtalelse, der af Arbejderne opfattedes som en Indvigelser i det af den omhandlede Arbejder stillede Forslag. Den paagældende Formand kan imidlertid ikke anses herved at have givet sit Minde til Anvendelsen af en saadan Fremgangsmaade som den, Arbejderne benyttede ved deres mislykkede Forsøg paa at anbringe de foran omtalte 2 Tranfader paa Styrbords Siden. Denne Fremgangsmaade maa dernæst efter de i Sagen foreliggende Oplysninger anses for at have været i høj Grad uforsigtig, og den indstævnte Forening maa derfor — idet der heller ikke iøvrigt findes at foreligge Omstændigheder, der kunde fritage den for Ansvar for den skete Skade — være pligtig at erstatte Citanterne denne. De indstævnte vil saaledes være at dømme til at betale Citanterne det indtalte Beløb med Renter samt Sagens Omkostninger med 150 Kr.

Fragtmarkedet.

I Løbet af de sidste 8 Dage er La Plata Markedet flovet yderligere af, saa at Raterne for prompt Lastning er faldet til 14/ à 14/6 fra San Lorenzo Grænsen, 14/9 à 15/3 fra Bahia Blanca pr. Marts, hvilket med andre Ord er ensbetydende med et Fald af 2/6 à 3/. For senere Lastning gøres der næsten ingen Forretninger, da baade Redere og Befragtere er tilbageholdne, men umuligt er det jo ikke, at Markedet ret snart vil komme sig igen. Alt afhænger af Hvedepriserne, som i den senere Tid har været i en uafbrudt og stærk Nedgang.

Som Følge af de daarlige Returfragter er Kulfragterne fra Cardiff steget fra 9/ til 10/6 pr. Marts, men dette dækker jo langt fra Nedgangen paa den anden Side. Vender man Blikket i andre Retninger ser vi, at Østen har bedret sig en Del for prompt Lastning, særlig for Risfragternes Vedkommende, og der synes ogsaa at skulle komme mere Begær fra Indien. Fra Birma blev der sidst sluttet til 18/ Adriaterhavet fra én, 18/6 fra to Lastepladser pr. Marts/April, medens der pr. Marts betaltes 20/ O. C., hvilket er c. 3/ mere end for et Par Uger siden. For Jute fra Calcutta betaltes 20/ til Dundee og for Sukker fra Java til Evropa eller U. S. 24/ pr. Juni/Juli. Alle andre Steder end de forannævnte synes Fragtforholdene at ligge temmelig uforandret, naar lige undtages, at Tendensen fra Nordamerika nærmest maa kaldes svagere, da der har været tilbudt saa rigelig Tonnage, som var villig til at gaa ud i Ballast fra Middelhavet, hvor Markedet vedvarende ligger overmaade elendig. Der accepteres nemlig stadigt saadanne Rater som 5/ à 5/3 for Erts fra Grækenland, 4/ à 4/3 fra Østspanien til Rotterdam, Middlesbro eller lignende Havne, fri Despatch, medens der med »full terms« fra Spanien betales 6/ à 6/3, og den Slags Befragtninger resulterer kun i deciderede Underskud. Fra Bilbao er 3/4½ Cardiff, 3/7½ Newport, 4/ Middlesbro, 4/1½ Rotterdam fremdeles højest opnaaelige.

Sorthavet har næsten intet at byde paa, og i Mangel af Korn sluttedes nogle Dampere med Erts fra Poli til saa lave Rater som 9/ Antwerpen, 10/3 Garston, medens 10 er gentaget for Salt Eupatoria/Riga pr. Marts/April. Kornraten fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn inklusive Hamburg, er nominelt 6/ à 6/3 ved Anlægning, men for Kompletteringen er accepteret ned til 4/. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark er Fragten 9/3, Basis én Lossehavn.

Nordamerika har taget en Del Tonnage i Ugens Løb, men da de mest presserende Ordre nu synes at være dækket, ligger Markedet lidt svagere. For Korn fra nordlig Havn til Middelhavet sluttedes der til 2/8¼ og 2/9 pr. prompt, men for 15/31. Marts til 2/7½. En Kullast fra Filadelfia til Genua sluttedes til 11/6, hvilken Rate ogsaa betaltes Ballimore/Rasario. For Petroleum betaltes 21½ Cents New York/Shanghai. Paa Netto Charter fra Golfen er Raten lavere og næppe over 10/ à 10/3 til U. K. eller Kontinentet, Basis én Ladehavn til én Lossehavn. En Del Trælaster sluttedes til 78/9 à 82/6 to Lossehavne (U. K. og Kontinentet). Fra Kanada begynder der at komme mere Liv i Forretningerne, og der sluttedes til Rater varierende mellem 37/6 og 40/ til Englands Vestkyst, alt efter Ladepladsen.

Østersømarkedet ligger uforandret flovt for prompt Lastning. Der noteres ikke mange Laster, og de, der fremkommer, borttages til Rater, der ingen Fortjeneste levner. Königsberg noterer 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, og fra Libau noteres nominelt 8½ à 9 d. Havrebasis. Der er næsten kun Trælaster at faa, og der noteres bl. a. fra Libau til Kulhavn paa Østkysten 34/ à 35/ pr. 343 Kbf. Kortprops, Rm. 2¾ pr. Rummeter Pulpwood til Rotterdam, og fra Windau til London 6/6 Sleepers, Calais Frs. 27/28 pr. 216 Kbf. Kortprops, Preston 28/ D/B. Sejladsen paa Riga er risikabel, da der findes en Del Is i Bugten, og der findes kun ganske enkelte prompte Laster. Pr. f. o. w. er Raterne lave paa Basis af 20/ D/B. London, 27/ Manchester, Frs. 26/27 Antwerpen, 28 Rouen. Af Kontrakter, som er sluttet for Lastning i Sæsonen rapporteres: Frs. 33½ pr. Favn Kortprops, Frs. 34½ Langprops Finland/Dunkerque, Ghent eller Brügge (20,000 Favne), samme Rater fra St. Petersborg (12,000 Favne), Frs. 32 Kortprops Riga/Ghent (5,000 Favne), Frs. 33 pr. Favn Pulpwood Petersborg/Terneuzen (4,000 Favne).

Kulfragterne er højere til Sydamerika, hævdede til Middelhavet og nærmest svagere til Østersøen. Der har været sluttet ret livligt i Ugens Løb, fra Østkysten bl. a.

til 4/ à 4/3 Neufahrwasser eller Swinemünde, 4/1¹/₂ Forth/Helsingborg, 4/ Grangemouth/Vejle (1,800), 4/7¹/₂ Burntisland/Nakskov (1,100), 3/3 à 3/4¹/₂ Tyne/Hamburg, 5/6 Lissabon, 7/6 Barcelona, 7/9 Port Said. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi Frs. 4¹/₂ St. Nazaire, 7¹/₂ à 8³/₄ Algier, 8¹/₂ à 8³/₄ Marseille, 7/ à 7/3 Genua eller Savona, 8/3 à 8/6 Venedig. 8/ Aleksandria, 11/ Aden, 12 Singapore, 6/ Las Palmas, 10/6 Buenos Aires.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet fremdeles yderst slet, saa at der kun slutes ganske enkelte Fragter hvortil Grunden ikke egentlig er Mangel paa Ladninger, idet der nu ikke er saa faa Ordre i Markedet, men Befragterne byder saa lave Rater fra de sejlbare Havne, at Rederne foretrækker at lade Skibene forblive oplagt, indtil Virkefeltet bliver større med Bottenhavets Genaabning. Fra tyske Havne slutes enkelte Ladninger. Vestsverig er yderst daarlig, medens Østnorge har adskillige Ladninger saa vel af Is som Trælaster i Markedet, men disse tilfredsstiller dog kun i ringe Grad behovet, ligesom det fremdeles er vanskeligt at sælge. Returfragter Vest fra mangler fremdeles, saa at nogle Sejlere oplægges ogsaa i Udlandet.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

150 Tons Havre Stolpmünde/Stockton 9/, 117 R.-T. Is Kristianiafjord/Inverness 7/6, 225 R.-T. Is Kristianiafjord/Caen 9¹/₄ Frs., 370 Tons Ler Hamburg/Porsgrund 5 M., 360 Tons Fosfat Treport/Kings Lynn 4/6, 370 Tons Sulphat af Soda Norrkjøping 7/3, 280 Tons Kul Boness/fynsk Havn 6 £, 390 Tons Salt St. Ybes/Sydsverig 75 Øre pr. Hektoliter, 240 Tons Kul Grangemouth/St. Valery en Caux 6/.

Markedet for de mindre Skibe er ikke saa livligt som det ellers paa denne Aarstid kunde være, nu da Skibene skal til at gaa i Fart; særlig de Skibe, som ikke kan lade 80 Tons Havre eller 100 Tons Rug, har Vanskelighed ved at finde Beskæftigelse fra Tyskland, da det for Befragterne kommer an paa at faa afladet Maksimum Kvantum af Hensyn til de meget betydelige Prisdifferencer paa Korn. Fra Rostock sluttedes nogle Skibe for Havre 5 Mark, til Gøteborg 6¹/₂ Mark, og fra Wismar er sluttet for Rug 4 Mark. Ellers ligger det uforandret overalt.

ab Kjøbenhavn vedbliver det at være meget flovt. Der er sluttet Oljekager til Rostock 3¹/₂ Mark, og for Flintsten til Hamburg opnaaedes 4³/₄ Mark; endvidere blev der sluttet et større Parti Hvede til Åhus (Sverig) til kun 2¹/₂ Kr. Udsigterne til en Bedring er just ikke store.

ab Provinserne er det for Tiden ogsaa ret stille, bl. a. noteres en mindre Ladning Byg Korsør/Kristiania.

ab Sverig er det lige elendigt. Sundhavne har kun meget lidt at byde og da kun til smaa Rater. Halmstad har sluttet til Lübeck Gadesten 4 Mark, at lade paa Kysten.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

De bedes godhedsfuldt besvare mig nedenstaaende Spørgsmaal angaaende Sidelanter for Sejlskibe af indtil 60 Tons.

Sp.: 1) Er Lanterner, som er anskaffet for den 1903 udstedte Lov, gyldige, naar Størrelsen med Hensyn til Glas og Væge svarer til Loven (altsaa uden Forsatsglas)?

2) Hvor stor skal Glas og Væge være til Sidelanter og Ankerlanterne for at være lovlige?

L. Chr. Jordbun.

Vi gaar ud fra, at den ærede Indsender sigter til Indrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 angaaende Lanterner i danske Damp- og Sejlskibe — nogen senere Bekendtgørelse foreligger nemlig ikke.

Betydningen af denne i sin Tid meget omtalte Bekendtgørelse blev ved Indrigsministeriets Skrivelse af 24. Juli 1902 til Følle-repræsentationen ændret derhen, at Bekendtgørelsen maa forstaaes — ganske som den tidligere Bekendtgørelse om samme Sag af 1. Juli 1897 — som en Vejledning for Redere og Førere og en Rottesnor for Orlogsværftets Proveaustalt, men derimod ikke som noget Paabud.

Sejlfartøjer af indtil 80 Tons (Brutto) kan føre Skærmene til Sidelanter i Rigningen.

Sv.: ad. 1) Ja.

ad. 2) Sidelanterne. I Følge den ovenfor nævnte Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 maa flade Væger til Mineralolje ikke være mindre end 1" brede og til vegetabilsk Olje ikke mindre end 1¹/₄".

Vægebredden maalt vinkelret paa Skibets Kællinie maa ikke være mindre end 1" og ikke større end 2", og Vægeholderen skal være anbragt saaledes, at den ikke kan forskydes eller drejes.

Af Kundbrændere maa kun benyttes Kosmosbrændere, og deres udvendige Diameter maa ikke være under ²/₁₆".

Naar Lampeglas anvendes, maa de være af bedste Form og Kvalitet, og der bor til hver Lanterne findes mindst 5 Reserveglas.

Ankerlanterne. Vægens Bredde eller Vægeholderens Diameter maa for Mineralolje ikke være mindre end ³/₄" og for vegetabilsk Olje ikke mindre end 1¹/₄".

Generalforsamlinger.

Svøndborg Søassurance

afholdt den 15. Februar 1908 sin ordinære Generalforsamling i Borgerforeningens Sal, hvor Regnskabet fremlagdes. Formanden, A Hansen, gav Meddelelse om, hvad der i Aarets Løb var passeret, og oplyste, at Foreningen havde haft 5 totale Forlis og 21 Havarier, der tilsammen beløb sig til c. Kr. 101,330; der var i Aarets Løb indtegnet 7 Skibe til et samlet Beløb af Kr. 164,800, medens der ved Salg og Forlis var udgaaet 148,700. Tilgangen har altsaa været Kr. 16,100. Foreningen ejede d. 31. Decbr. 1907 Kr. 405,221, og Risikoen var d. 31. December 1907 Kr. 3, 534, 400. Indskudspræmien for 1908 blev fastsat til 10 pCt., hvorefter Aarspræmien bliver 3 pCt.

For 2den Afdeling stillor det sig heldigere; den har haft et Forlis og 7 Havarier, der andrager Kr. 11,190. Der er i Aarets Løb indtegnet 4 ny Skibe og 19 Forhøjelsor med et samlet Beløb af Kr. 103,000, medens der ved Salg og Forlis er udgaaet Kr. 20,000. Tilgangen har altsaa været Kr. 83,000. Foreningen ejede d. 31. Decbr. 1907 Kr. 78,766.06 og Risikoen var den 31. Decbr. 1907 Kr. 600,400. Indskudspræmien for 1908 blev fastsat til 13 pCt. og Aarspræmien til 1 pCt.

De efter Tur frtrædende Fuunktionærer blev alle genvalgt.

Efter Generalforsamlingen holdt Kapt. Schultz fra Kjøbenhavn Foredrag om den danske Sømaudsforening.

Sø-Assurance-Foreningen i Kolding

afholdt d. 7. Januar d. A. sin aarlige Generalforsamling. Foreningen tæller 44 Skibe til en Værdi af Kr. 346,235.00. Ved Generalforsamlingen blev Foreningens Love revideret, og der valgtes en Rejse-Agent.

Ugens Havarier.

Ydun, Skonnert af Rødvig, paa Rejse fra Nakskov til Kjøbenhavn med Trælast, kom den 13. ds. paa Grund paa Middelgrunden, men kom med Assistance atter flot og blev slæbt ind hertil med Tab af Dækslasten.

Helge, Dpsk. af Åhus, kom d. 18. ds. paa Rejsen til Aalborg med Linkager paa Grund ved Dragør; er med Svitzers Assistance kommet flot og indbragt hertil. Dampren, der havde faaet en Lækage og mistet Skrue, maa dokke og reparere; skal sandsynligvis slæbes til Aalborg.

Adolf, Trawl-Dpsk. af Geestmünde, har d. 20. ds. paa Fiskeri i Nordsoen, lidt Maskinskade, og er bleven indslæbt til Skagen, hvor Reparation foretages. Den Ladning Fisk, som Skibet havde inde, er pr. Bano transporteret til Bestemmelsesstedet i Tyskland.

Doris Brødersen, Barkskib af Fanø, blev d. 22. ds. da det laa for Anker paa Elben, paasejlet af Slæbedpsk. »Fairplay VIII«, der fik betydelig Skade. Barkens Skade er ubetydelig.

Rinaldo, Dpsk. af Hull, der, som meddelt, paa Rejsen fra Libau til England, kom paa Grund paa Hollændergrunden d. 25. f. M., er d. 18. ds. med Assistance af Svitzers kommet flot og bragt ind til Fakse Ladeplads.

Hoffnung, Skonnert af Hamburg, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Vejle med en Ladning Mel, er d. 20. ds. strandet udfor Hallands Væderø. Skonnerten, der er lobet fuld af Vand, bliver sandsynligvis Vrag.

Helge, Dpsk. af Kjøbenhavn, har haft en meget haard Rejse hjem fra Tunis; Skibet, der er ankommet hertil, har lidt en Del Skade ovenbords, samt faaet Ladningen beskadiget af Vaud.

Tinsah, Dpsk., der den 9. ds. drev ind paa Grundten »Klein-vogelsand«, grundet paa et Brud paa Ankerkjæden, er d. 20. ds. atter kommet flot med Assistance.

Breifund, Dpsk. af Stavanger, har d. 22. ds. paa Rejsen fra Nakskov til Norge med en Ladning Byg, mistet Skruen i Langelandsbæltet, hvor det maatte kaste Anker, indtil en tilkaldt Dampere kom til Hjælp og bugserede det til Kjøbenhavn, hvor Reparation maa foretages.

Bodil, Dpsk. af Esbjerg, har haft en meget haard Rejse fra Marseille til Ystad med en Ladning Oljekager. Skibet, der er ankommet til Ystad, har faaet Ladningen beskadiget.

Helsingør, 25. Februar. (Ritz. Bur.) Galeasen »Caroline« af Souderborg, Kaptajn Lorentzen, paa Rejse fra Landskrona til Kjøbenhavn, paasojlede i Aftes Lappegrundens Fyrskib. »Caroline« knækkede sit Spryd og fik en Del ovenbords Skade. Fyrskibet tog ingen Skade. Efter at Galeasen i nogen Tid havde ligget paa Siden af Fyrskibet og overbevist sig om, at den var tæt, fortsatte den Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 22. ds. afholdtes i Sundet Prøvetur med den hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværf byggede Last- og Passagerdamper »Mahidol«, bygget for Regning Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, Kjøbenhavn.

Prøveturen faldt særdeles heldig ud, baade med Hensyn til Fart og Kulforbrug.

Dampere gaar straks i Fart paa Østasien.

Galease »Ellen« af Ommel, tilhørende Skipper H. L. Christensen, er i Følge »Ærø Avis« solgt til Skibsfører H. Rasmussen, Marstal, for 12,500 Kr. Overtagelsen sker straks.

Skibsfører S. Friis, Marstal, har i Følge »Ærø Avis« solgt den ham tilhørende Galease »Marie« til Styrmand K. Christensen, Marstal, for en Sum af 6,600 Kr. Overtagelsen sker straks. »Marie« er beliggende i Kjøbenhavn.

Galeasen »Ernst« er genuem Befragtningsfirmaet Aage Bruhn i Kjøbenhavn solgt til et Konsortium, hvis Reder er M. A. Kristensen, Svaneke. Skibet, der maaler 62 Netto Tons, skal hedde »Bolgen«, og være hjemmehørende i Rønne. Foreren bliver E. Pedersen, tidligere Fører af samme Rederis Skib »Mercantil«.

Bark »Doris Brodersen« af Faaborg er solgt til et italiensk Rederi for 1,315 Lstrl. Barken er bygget af Jern i Flensborg 1875, og maaler 679 Reg. T.

Skonnerten »Axel« af Thure er i Følge »Svendborg Amtst.« af Ejerom, Skibsfører O. P. Jensen, solgt til Skibsfører Sandberg, Slite paa Gottland, for en Betaling af 3,600 Kr. at overtage straks i Thuro Bund, hvor Skibet er beliggende. »Axel« maaler 68,22 Br. Reg. Tons, er bygget i 1868 i Rudkjøbing, og skal nu paa sine gamle Dage anbringes i Fart mellem Sverig og Tyskland med Granit.

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. (Sluttet 25. Februar). Adolph Anderson, Schubert, ank. hertil 23. ds. fra Libau. — Alexandra, Kyllsbeck, ank. Boston 14. ds. fra Kristiania. — Al-gurve, Borries, ank. Marseille 22. fra Nizza. — Anglo Dane, Wiencke, afg. La Rochelle 24. ds. til Dunkerque. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Havro 23. ds. til Tunis. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 18. ds. fra Roval. — Arkansas, Petersen, dokker her. — Arno, Strubberg, indlader her. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel for Reval. — Baron Stjørnblad, Thorkildsen, afg. Roval 24. ds. til Ghent. — Beatrice, pass. Prawle point 24. hertil. — Beira, Lunge, ank. hertil 18. ds. fra La Rochelle. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 22. ds. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Dunston 19. ds. til Genua. — Christian IX, Müller, ank. hertil 24. fra

Pillau. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 20. ds. hertil. — Douro, Mortensen, ank. Antwerpen 18. fra Libau. — Ferrara, Sinclair, afg. Stettin 19. til Manchester. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15. ds. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 25. ds. fra London. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgius I, Sørensen, ank. Libau 22. ds. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 20. ds. til Kristianssand. — Hongest, Munch, ank. Libau 23. serfra. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 22. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, dokker her. — Jolantha, Simonsen, ank. Stettin 22. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. London 19. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 16. ds. fra Christiania. — Kiew, Jørgensen, ank. Windau 18. ds. herfra. — Kursk, Kann, afg. Windau 22. ds. til Rouen. — Karin, Rüberg, afg. Liverpool 23. ds. til Swausen. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 23. ds. hertil. — Louise, Kruse, ank. Havre 22. ds. fra Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, afg. Philadelphia 18. ds. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Swane, pass. Dartmouth 19. ds. til Boston. — Nicolai II, Kaas, ank. hertil 19. ds. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Sonne, dokker her. — Nordfarer, Olsen, pass. Lizzard 20. ds. til Svendborg. — Nordjylland, Kragh, ank. London 24. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Livorno 25. ds. til Neapel. — Omsk, Jønsen, pass. Brunsbüttel 25. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 18. ds. fra Christiania. — Pennsylvania, Got-sche, afg. herfra 7. ds. til Baltimore. — Perm, Christensen, ank. Libau 18. ds. fra London. — Pregel, Harde, ank. Pillau 25. ds. fra Danzig. — Ribornus, Bønnelykke, ank. hertil 24. ds. fra Riga. — Rogaland, Andersen, ank. Stettin 21. ds. herfra. — Saga, Nielsen, pass. Holtenua 24. ds. for Antwerpen. — Saxo, Larsen, afg. herfra 23. ds. til Stockholm. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 5. ds. hertil. — Tiber, Beck, ank. hertil 25. ds. fra Riga. — Tyr, Thaning, ank. hertil 24. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. Christianssand 15. ds. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 25. ds. fra Dunkerque. — Vendsyssel, Riise, pass. Brunsbüttel 23. ds. for Hull.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Rouen 24. ds. — Brattingsborg, Jørgensen, afg. W. Hartlepol 16. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. Windau 20. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Swinemünde 24. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Spezia 10. Jan. — Jømsborg, Jepsen, ank. Konigsberg 20. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Rosario 28. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Huelva 14. ds. — Stegelborg, Lund, ank. Barletta 22. ds. — Søborg, Hansen, ank. Huelva 24. ds. — Uranieborg, Schmidt, ank. Stettin 23.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Windau 23. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Kuchinotzer 23. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Huelva 15. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. Rotterdam 23. ds. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Genua 19. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Dunkerque 24. ds. — Dansborg, Kühl, afg. Blyth 15. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. St. Hagain 25. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 24. ds. — Tarnborg, Matzen, afg. London 22.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. Newcastle 24. ds. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Sunderland 24. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 23. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Barry 15. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Antwerpen 12. ds. — Tranquobar, van Deurs, afg. Singapore 21. ds. — Samui, Dahlenborg, afg. Singapore 21. ds. — Cathya, Jensen, afg. Hongkong 19. ds. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 15. ds. — Bintaung, Gabc, afg. Pulo Laut 21. ds. — Anamba, Juul-Hausen, afg. Sabang 11. ds. — Sibirien, Madsen, afg. Genua 21. ds. — Birma, Prahl, ank. Kjøbenhavn 18. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21. ds. til Havre. — St. Jan, Iugemann, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 14. ds. til St. Thomas.

Ærø. Enigheden, Svano, ank. Bouess 22. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Ghent 25. ds. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 21. ds. — Herminia, Larsen, ank. Kjøbenhavn 23. ds. — Alice, Schultz, afg. Burntisland 22. ds. til Kiel. — Bornholm, Abrahamson, ank. Kiel 22. ds. — Nauta, Madsen, afg. Kiel 24. ds. til Newcastle.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Blyth 24. ds. — Alfred Hage, Møller, ank. Antwerpen 22. ds. — T. M. Weruor, Hansen Holm, afg. W. Hartlepol 20. ds. — N. G. Petersen, Poulsen, afg. Kiel 19. ds.

Holm & Wonsild. Josey, Damm, afg. Newport 15. ds. til Messina. — Hugo, Steen, ank. Odense 22. ds. — Clara, Magleby, afg. Tyne 24. ds. til Fairwater. — Erik, Paulsen, ank. Aarhus 23. ds. — Axel, Christensen, ank. Burntisland 22. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Neustadt 25. ds. til Blyth. — Chr. Gylstorff, Schmidt, afg. Messina 15. ds. — Ulrik Holm, Bønnelykke, afg. Grimsby 25. ds. til Korsør. — Angantyr, Holm, ank. Limosol 25. ds. — Bogatyr, Egenfoldt-Nielsen, ank. London 22. ds. — Farmatyr,

Nielsen, auk. Trapani 21. ds. — Veratyr, Villadsen, afg. Middlesbro 21. ds. til Fairwater.

Nordseen. Nordland, Moller, afg. Seaham 21. ds. — Krouprins Frederik, Clausen, auk. Cardiff 19. ds. — England, Andersen, afg. Aalborg 24. ds. — Holland, Poulsen, afg. Windau 20. ds. — Rusland, Madsen, auk. Hamburg 21. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Brunsvic 16 ds. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Cotte 25. ds. — Krouprinsesse Louise, Nielsen, auk. Rufisque 25. ds. — Urania, Clausen, auk. Aarhus 31. Dec. 07. — Svend, Schmidt, auk. Boness 21. ds.

Internationalt Dampskibs- & Børgnings Co. Annette Furness, Larsen, auk. Kjøbenhavn 12. ds. — Lady Furness, Andersen, auk. Kjøbenhavn 18. Dec. 07.

Europa. Europa, Hansen, afg. Huelva 18. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Gravosa 18. ds. — Frankrig, Friis, afg. Libau 20. ds. — Belgien, Nielsen, auk. Bathurst 14. ds.

Frø. Ansta, Bagger, afg. Kiel 24. ds. til Libau. — Vera, Thing, afg. Methil 25. ds. til Neufahrwasser. — Freja, Nielsen, afg. Nakskov 20. ds. til Rotterdam. — Hertha, Rasmussen, auk. Kjøbenhavn 20. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, auk. Rügenwalde 22. ds. — Tor, Hørstedt, afg. Halmstad 25. ds. til Malmö.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, auk. Kjøbenhavn 22. ds. — Washington, Nielsen, afg. Methil 21. ds. til Sønderborg. — Edison, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 23. ds. til Blyth. — Fulton, Jørgensen, auk. Stettin 20. ds. — Newton, Andersen, auk. Dunkerque 23. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Porto Vecchio 23. ds. til Huelva. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 25. ds. til Bouess.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Sfax 17. ds. til Bordeaux. — Henrik Bjelke, Hansen, auk. Tunis 23. ds. — Ove Gjædd, Jans, afg. Valencia 22. ds. til Amsterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, auk. Inverness 21. ds. — Michael Ontchoukoff, Harhoe, afg. Blyth 17. ds. til Colastine. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Monte Video 5. ds. til St. Vincent f. Ordre. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 7. ds. til Colastine. — Holmer Mørch, Thorsoe, afg. Pensacola 20. ds. til London. — Excellence Pleske, Brandt, auk. Cyprus 15. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. Sfax 14. ds. til Newport. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Castlemare 14. ds. til Colastine. — Alexander Shukoff, Dahl, auk. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johau Siem, Nielsen, auk. Blyth 23. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, auk. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. I. L. Madvig, Schjødt, afg. Blyth 21 ds. — Hamlet, Reese, auk. Sunderland 21. ds. — Helge, Poulsen, auk. Pillau 20. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, auk. Libau 12. ds.

Heimdahl. Annie, Leth, auk. Oran 25. ds. — Helga, Vaaben Hansen, auk. Sunderland 26. ds. — Martha, Christensen, afg. Swansea 25. ds. — Elna, Ruthje, auk. Toulon 25. ds. — Therese, Larsen, afg. Boness 25. ds. — Simone, Olsen, afg. Arzew 25. ds. — Jeanne, Løfler, afg. Sunderland 25. ds. — Daisy, Lagesen, auk. Tynen 20. ds. — Vera, Risø, auk. Rotterdam 23. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, auk. Kjøbenhavn 17. ds. — Nancy, Nielsen, afg. Dundee 24. ds. til Arbroath. — Nautik, Nielsen, auk. Garston 18. ds. — Nordsoen, Gram, passeret Helsingør 20. ds. til Middlesbro. — Ellen, Basse, auk. Huelva 12. ds. — Fylla, Christensen, afg. Esbjerg 24. ds. til Middlesbro. — Gørda, Iversen, afg. Ostende 22. ds. til Middlesbro. — Hebe, Pedersen, auk. Bremerhaven 18. ds. — Cito, Thøgersen, auk. Geestemünde 22. ds. — Napoli, Brinck, afg. Rostock 20. ds. til Antwerpen. — Bodil, Larsen, afg. Carlsbanu 24. ds. til Norrkøping. — Dagmar, Mathiasen, auk. Rotterdam 24. ds. — Nerua, Nielsen, auk. Rudkjøbing 25. ds. — Alfa, Lauritsen, afg. St. Malo 22. ds. til Methil.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, auk. Lübeck 24. ds. — Paris, Tholander, afg. Seaham 25. ds. til Kiel.

Mercur. Roma, v. Thun, auk. Neufahrwasser 23. ds.

Jylland. Elba, Gregersen, auk. Batoun (Rusland) 20. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, auk. Monaco 24. ds. — Alexy, Lorenzen, pass. St. Catharine point 24. ds. f. Malmö. — Dagny, Fischer, pass. Kanalen 24. ds. f. Tynen. — Mary, Clausen, auk. Danzig 23. ds.

Østersøen. Gratia, Sørensen, auk. Cardiff 20. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, afg. Køningsberg 20. ds. til London. — Carbonia, Mathiasen, auk. Neufahrwasser 25. ds.

Dan. Fionna, Hansen, auk. St. Malo 21. ds. — Selandia, Troensegaard, afg. Køningsberg 22. ds. til Rotterdam.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætina, Pedersen, afg. Esbjerg 25. ds. — Hans, Steffensen, auk. Blyth 21. ds. — Ypsa, Pedersen, afg. Svendborg 23. ds.

Rønne. Johannes, Jensen, er ankommen til Rio Grande do Sul. — Argus, Holm, auk. Kjøbenhavn 22. ds.

Svendborg. Ludvig, Jørgensen, auk. Fleusborg 18. ds. — Aktiv, Mouritzen, auk. Kristiania 18. ds. — Danmark, Husfeldt, auk. Oporto 17. ds. — Jason, Hansen, auk. Maudal 18. ds. — Confidence, Mouritzen, auk. Newcastle 18. ds. — Ragnhild, Andersen, auk. Goodster 19. ds. — Kruse, Larsen, auk. Lübeck 19. ds. — Valkyrien, Hansen, auk. Hamburg 18. ds. — Embla, Petersen, auk. Tonsberg 20. ds. — Arial, Ravnemose, auk. Arendal 22. ds. — Norden, Andreassen, auk. Porto Vichio 21. ds.

Era. Hydra, Cristensen, auk. Malmö 18. ds. — I. Koefoed, Andersen, auk. Leith 17. ds. — Eos, Christensen, auk. Ystad 18. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, auk. Pointe a Peitre 17. ds. — Smart, Christensen, auk. Setubal 17. ds. — Dorthea, Bager, auk. Cadiz 18. ds. — Johanne, Hansen, pass. 16. ds. Dugonoss, østg. — Ærø, Christensen, auk. Geua 18. ds. — Argo, Clausen, afg. Horta 17. ds. til Liverpool. — Kodan, Hansen, auk. Hamburg 20. ds. — Forældres Minde, Christensen, auk. Granton 19. ds. — Nauta, Stærke, auk. Bosham 19. ds. — Spurven, Petersen, auk. Kjøbenhavn 21. ds. — Pampa, Svendsen, auk. Udbyhøj 21. ds. — Kronen pass. 18. ds. Prave Point østg. — Olaf Petersen, Albortsen, auk. Nakskov 20. ds. — Kirstine Jensen, Raahauge, auk. Tonsberg 22. ds. — Arken, Christensen, auk. Rio Grande 21. ds. — Neptun, Jensen, auk. Tnberg 22. ds. — Karen, Albertsen, auk. Kjøbenhavn 22. ds. — Sostrene, Christensen, auk. St. Croix 21. ds. — Amor, Hansen, auk. Kjøbenhavn 23. ds. — Johanne, Østermann, pass. 21. Beachy lënd paa Rejsen fra Fowey til Leith. — Hokla, Hermansen, auk. Langesund 23. ds. — Dana, Peterson, var 22. ds. til Ankers ved Wallo paa Rejse til Frederiksstad. — Ofelia, Clausen, auk. Frederikshavn 24. ds. paa Rejsen til Svaneke. — Marthing, Friis, auk. Sunderland 23. ds. — Alma Marie, Hansen, afg. Rabat 18. ds. til Saffi.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og store Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

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 Fyrssynvidde 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.

403. Forestaaende Forandring af Taagesignal. Fyrskibet »Gradyb«. Nordseen. I Sommeren 1908 forandres Taagesignalet i Fyrskibet »Gradyb«. Sirenen vil efter Forandringen hver 1 Minut give Tre Stød, hvert Støds Varighed e. 2 Sek. (Kort Nr. 119, 130 og 150. Danske Lods, Side 69. Fyr-Fort., Nr. 3).

404. Vrag afmærket. Skagens-Rov. Kattegat. En Vragvager er udlagt i 4 m Vand tæt ØNØ. for Vraget af Dampskibet »Senior«, e. 1½ Sm ØNØ. fra Skagen Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 317. Kjøbenhavn 1908.).

405. Forestaaende Udlægning af Fyrskibet »Østre-Flak« og Inddragning af Fyrskibet »Kobbergrund«. Kattegat. I Sommeren 1908 udlægges et Fyrskib »Østre-Flak« ved V.-Siden af Østre-Flak i 10 m Vand, e. 8 Kbl. S. 75° V. fra den hvide Stumpvønde med 3 nedadvendte Koste V. for Flakket. 56° 58', N. Br. 10° 53', Ø. Lgd.

Fyrskibet kommer til at vise hvidt Tre-Blink hver 1 Minut, Blink e. 3 Sek., Morke e. 4½ Sek., Blink e. 3 Sek., Morke e. 4½ Sek., Blink e. 3 Sek., Morke e. 42 Sek. Tagesignal gives med Sirene, der hver 2 Minutter giver Tre-Stød, hvert Stød af e. 2 Sek.s Varighed.

Samtidig inddrages Fyrskibet »Kobbergrund«. (Kort Nr. 144, 211, 186 og 187. Danske Lods, Side 235 og 214. Fyr-Fort., Nr. 85 og 107).

406. Løb og Afmærkning forandret. Raden. Randers-Fjord. Kattegat. I Randers-Fjord N. for Voer Anlægsbro, er gravet et nyt, lige Løb Ø. for det gamle Løb Raden, der er lukket. Afmærkningen er inddraget. Det ny Løb er afmærket med 8 Risprikker om Styr-

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

bord og 8 Halmprikker om Bagbord for Indgaaende. (Kort Nr. 158 og 187. Danske Lods, Side 146. Som.-Fort., Side 8).

407. Vrag. Gamle-Tolk. Gransund. Østersøen. Ved Opmaalning i 1907 er paa S.-Siden af Gamle-Tolk fundet et Vrag, der ligger i 4 m Vand, 1. Sm. N. 46° Ø. fra Hestehoved Fyr. Der er 2 m Vand over Vraget. (Kort Nr. 161. Danske Lods, Side 417).

408. Midlertidige Bojer. Bogo-Letten. Smaalands-Farvandet. I Maanederne April—Oktober kan der ved et Løb over Bogo-Letten være udlagt 4 Bojer og ved Lobet mellem Skallehoved paa Tæro og Middelgrund 2 Bojer. Bojerno om Styrbord regnet fra S. er røde med rød Stage og Riskost, om Bagbord hvide med hvid Stage og Halmvisk. (Kort Nr. 112. Danske Lods, Side 561).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

409. Fyr forandret. Dornbusch. Hiddensö. Tyskland. Dornbusch Fyr er nu forandret. (Kort Nr. 139, 157 og 160. Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 231. Kjøbenhavn 1908).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

410. Forandring i Afmærkning. Vortrapptief. Tyskland. Samtidig med Sommerafmærkningen foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Vortrapptief:

Anduvningstonden Neuvortrapptief flyttes c. 1 Kbl ØSØ. hen, saa at den for Indgaaende i Fyrinien skal holdes om Styrbord. Mellem Spiritonderne F og G, som ligger N. for Föhr, udlægges to Spiritonder, paa 54° 47' 45" N. Br. 8° 28' 6" Ø. Lgd. og 54° 48' 24" N. Br. 8° 30' 0" Ø. Lgd. Samtlige Spiritonder i Vortrapptief mærkes A—L.

411. Lystønder atter udlagt. Jade. Lystønderne 8 og AJ/C i Jade er atter udlagt og Vintersmærkerne inddraget.

412. Afmærkning i Orden. Friesche Zeegat. Holland. I Friesche Zeegat er Afmærkningen atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 371. Kjøbenhavn 1908).

413. Lystønde atter udlagt. Malzwin. Zuiderzee. Den sribede Lystønde »MZ« paa Malzwin Ø-lige Barre er atter udlagt.

414. Lystønder atter udlagt. Boontjes og Riepel. I Boontjes er Lystønderne Nr. 1, 6 og 9 atter udlagt. I Texelstroom er Lystønde Nr. 3 (Riepel) atter udlagt.

415. Meddelelse om Vrag og Lystønde. Zeegat Hoek van Holland. Naar Arbejdet med Vraget af »Lindisfarne« uden for Zeegat Hoek van Holland er fuldført, flyttes den røde og sorte lodret sribede Lys- og Fløjte tone »N R W«, der ligger ved Vraget, tilbage til sin tidligere Plads, paa 51° 59' 24" N. Br. 4° 3' 54" Ø. Lgd., og samtidig forandres det grønne Fyr paa den til hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mærke 3 Sek. Naar Lyset paa Tønden er forandret som anført, viser det altsaa, at Tønden er flyttet til sin tidligere Plads. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 185. Kjøbenhavn 1908).

416. Afmærkning i Orden. Ooster Schelde. I Ooster Schelde er Afmærkningen atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 138. Kjøbenhavn 1908).

417. Fortøjtønde udlagt. Kethole Reach. River Medway. England. En Fortøjtønde Nr. 16 er udlagt i Kethole Reach, 3. Kbl N. 66° V. fra Sharpness S.-Banke og i N. 38° Ø. fra SØ.-Enden af Oakham Ness. 51° 25',₂ N. Br. 0° 39',₃ Ø. Lgd. I Saltpan Reach er Tønde Nr. 16 inddraget.

418. Midlertidige Fyr tændt. Lloyd's Hailing Station. River Tyne. Under Istandsættelse af de permanente Fyr er to midlertidige, røde, faste Fyr lodret for hinanden tændt paa Flagstangen ved Lloyd's Hailing Station paa N.-Siden af Indløbet til Tyne, 55° 0',₃ N. Br. 1° 25',₃ V. Lgd.

419. Uddybning. Searborough. Ved Indløbet til Searborough Harbour foretages Uddybningsarbejder, og naar disse er i Gang, vises et rødt Flag eller en rød Lanterne paa Vincent Pier; Havnen maa da besjæles med stor Forsigtighed. 54° 17' N. Br. 0° 23',₂ V. Lgd.

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

420. Forestaaende Forandring af Fyr. Cabo de S. Vicente. Portugal. Den 25de Marts 1908 tændes til Forsøg Cabo de S. Vicente ny Fyr i det gamle Fyrtaarn. Det viser hvidt Et-Bliuk hver 5 Sek. Lysevnen: 33 Sm. Paa SV.-Hjørnet af det ny Fyrtaarn er anbragt et Fyr af 4de Orden, der har samme Karakter og brænder, naar det ny Fyr ikke brænder. Flammens Højde: 73 m. 37° 1' 16" N. Br. 8° 59' 43" V. Lgd.

421. Vrag. Sinu Bay. Liberia. Afrika. Damperen »Samsu« ligger sunket med Bunden opad i Sinu Bay, 3½ Kbl S. 77° V. fra SV.-Enden af Blubarra Point. Ved Lavvande er Vraget netop overflydt. 4° 59' N. Br. 9° 2',₃ V. Lgd.

422. Taagesignal forandret. Pointe Plate. Saint Pierre et Miquelon. Newfoundland S. Taagesignalet ved Pointe Plate paa Petite Miquelon gives nu med en Taagefløjte, der hver 1 Minut giver To-Stod. Stod 4 Sek., Pause 4 Sek., Stod 4 Sek., Pause 48 Sek. 46° 49' 8" N. Br. 56° 24' 18" V. Lgd.

423. Taagesignal oprettet. Dochet Island. St. Croix River. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved St. Croix River Fyr gives nu

Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 15 Sek. 45° 7' 43" N. Br. 67° 8' 3" V. Lgd.

424. Taagesignal oprettet. Browns Head. West Penobscot Bay. Maine. Ved Browns Head Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas afvekslende Et-Slag og To-Slag hver 20 Sek. 44° 6' 43" N. Br. 68° 54' 36" V. Lgd.

425. Taagesignal oprettet. Tennant Harbor. Maine. Ved Tennant Harbor Fyr, paa Ø.-Enden af Southern Island, S.-Siden af Indløbet til Tennant Harbor, gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas afvekslende Et-Slag og To-Slag hver 30 Sek. 43° 57' 40" N. Br. 69° 11' 7" V. Lgd.

426. Taagesignal forandret. Baker Island. Salem Harbor. Massachusetts. Paa Baker Island N.-Ende gives nu Taagesignal med Sironc, der hver 30 Sek. giver Et-Stod, Stod 3 Sek., Pause 27 Sek. Den tidligere Taageklokke holdes i Reserve. 42° 32' 12" N. Br. 70° 47' 11" V. Lgd.

427. Tønder flyttet. Boston Harbor. Massachusetts. Klokketønden D G 1 og Lystønden D G 3 ved Lossepladsen uden for Boston Harbor er flyttet ¾ Sm N. 15',₉ Ø. hen.

428. Rorledning udlagt. Western Passage. Narragansett Bay. Rhode Island. En Rorledning er udlagt over Western Passage fra Fort Greble paa Dutch Island til V.-Kysten. Paa hvert Landingssted er rejst en stor, hvid Tavle, mærket »Pipe crossing, do not anchor« med sort. Det er forbudt at ankre i Nærheden.

429. Vrag afmærket. Kill von Kull. New Jersey. En Løgter er sunket i Kill von Kull. Vraget er afmærket med en rød Spiritønde, der ligger i 6,5 m Vand tæt S. for Vraget, ½ Kbl. V. for den ny Dok ved Kobberværket, Constable Hook.

430. Tønde udlagt. Joe Flogger Shoal. Delaware Bay. En Spiritønde 11 E er udlagt ved V.-Kant af Lobet lige overfor Elbow of Cross Ledge Fyr.

431. Ankerpladser afmærket. Philadelphia. Delaware River. To hvide Tønder, mærket med Ankre, er udlagt for at afmærke Lower Emergency Anchorage. Man skal ankre Ø. for Tønderne mellem S.-Siden af Federal Street Værft, Camden, og den øvre Side af Camden Gasværker. To lignende Tønder er udlagt for at afmærke Upper Emergency Anchorage. Man skal ankre Ø. for Tønderne mellem den øvre Side af Old Market Street Færge-Bedding og det nederste af Vine Street, Camden.

432. Fyrskibet »Winter Quarter Shoal« midlertidig ombyttet. Virginia. Fyrskibet »Winter Quarter Shoal« Nr. 45 er midlertidig ombyttet med Reservofyrskibet Nr. 78. Dette viser samme Fyr som Nr. 45, men Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, som hver 1 Minut giver 1 Stod af 3 Sek. Varighed.

433. Grunde fundet. Key West. Florida. En lille Koralgrund med 8 m Vand er fundet c. ½ Kbl. S. 13',₀ V. fra East Triangle Baake. En 5.,₀ Grund er fundet, fra East Triangle Baake i S. 89',₀ V., fra Key West Fyr i S. 41° V. og fra Sand Key Fyr i N. 31¼° Ø.

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

434. Grund rapporteret. Cubits Gap. Mississippi River. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Damperen »J. L. Luckenbach« rapporterer med et Dybgaende af 8,0 m at være grundstødt tæt ved Cubits Gap, fra Cubits Gap Fyr i S. 1° V., fra Lods-Stationen i N. 63° V. og fra Head of Passes West Fyr i N. 15° V. Dybder af 7,0—7,5 m fandtes, hvor Kortet angiver 14,0 m. Bunden var haardt Sand. 29° 11' 0" N. Br. 89° 15' 50" V. Lgd.

435. Lystønde udlægges. Galveston Harbor. Texas. Den 15de Marts 1908 udlægges en rød Lystønde Nr. 2 A, der viser rødt, fast Lys, i 7,5 m Vand ved Siden af South Jetty Entrance Klokketønde Nr. 2, paa Ø.-Siden af Indløbet til Lobet mellem Dæmningerne ved Galveston Harbor og i den Ø-lige Forlængelse af S.-Dæmningens Midte, lige over for Galveston Lystønde Nr. 1.

VIII. Middelhavet. Sorte Hav og Azovske Hav.

436. Fyr tændes. Ricasoli Bolgebryder. Grand Harbour. Malta. Omtrent den 9de Marts 1908 tændes et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek. paa Hovedet af Ricasoli Bolgebryder, c. ¼ Kbl. N. 48° V. fra Ricasoli Fyr. Flammens Højde: 12 m. 35° 53',₇ N. Br. 14° 31',₂ Ø. Lgd.

437. Vrag afmærket. Bari. Italiens Ø.-Kyst. Damperen »Japigia« er sunket ved Indløbet til Bari, c. 2½ Kbl. S. 50° V. fra Fyret paa Ydermolen. En hvid Lanterne vises fra Vraget, som er over Vandet. Det bliver senere afmærket paa anden Maade.

438. Tønde og Flaade udlagt. Malamocco NØ. Italiens Ø.-Kyst. En Tønde og Flaade er udlagt 1,5 Sm. NØ. fra Fyret paa Malamocco N.-Dæmning, tæt ved Linien Fyret overet med S. Pietro in Volta Klokketaarn. Det er forbudt at staa over denne Linie og ankre.

439. Telegrafkabel udlagt. Trieste. Østerrig-Ungarn. I Trieste Frihavn er et Telegrafkabel udlagt mellem den lille Mole med det røde Havnefy, som er bygget ud fra Bolgebryderen, og S.-Hjørnet af den lige overfor liggende Mole. Det er forbudt at ankre over Kablet.

440. Fyrskib udlagt. Pynt Ronc (Olmi). Bai von Muggia. Golf von Trieste. Ud for Pynt Ronc er udlagt et Fyrskib, c. 2 Kbl. fra Land. Det viser en sort Ballon og om Natten to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Syntvidden: 1 Sm. Det ligger fra Trieste Fyr i S. 22° V. og fra Sottile Fyr i N. 55° Ø. For Indgaaende i Bugten skal det holdes tæt om Bagbord. 45° 36',₂ N. Br. 13° 44',₂ Ø. Lgd.

441. Forandring af Fyr. Eiland Dolfin. Quarnerolo. Eiland Dolfin hvide, faste Fyr skal forandres til et Blinkfyr. Under Arbejdet brænder Fyret uregelmæssigt. 44° 41', N. Br. 14° 41', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

442. Grunde fundet. Ryojun Ko (Port Arthur). Kwang Tung. China. I Ryojun Ko ligger følgende Grunde: En 4 m. Klippe 17, Kbl. N. 75° Ø. fra Lutin Rocks. En 1 m. Klippe 17, Kbl. N. 78° Ø. fra Lutin Rocks. En 4 m. Klippe 17, Kbl. N. 79° Ø. fra Lutin Rocks. En 14, m. t. Klippe 18 Kbl. N. 81° Ø. fra Lutin Rocks.

443. Tønde forandret Farve. Dairen Wan (Ta Lien Hwan). Den røde Tønde 4 1/2 Kbl. N. 1° Ø. fra Dairen Jerubane Pierhoved er malet sort. 38° 56' 35" N. Br. 121° 39' 17" Ø. Lgd.

444. Fyr tændt. Baake opført. Chinkai Bay. Korea S.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Klippen, som falder 1 m. tør, 9 1/2 Kbl. N. 12° Ø. fra Toppen af Choa Somu. Det vises fra en Baake. 35° 4' 40" N. Br. 128° 40' 15" Ø. Lgd. En Baake er opført paa Klippen, som falder 1, m. tør, 8 1/2 Kbl. S. 82° V. fra White Rock. 35° 2' 33" N. Br. 128° 36' 36" Ø. Lgd.

445. Tønder flyttet. Shimonoseki Strait. Naikai. Japan. I Shimonoseki Strait ligger den grønne Spidstønde ved Vraget af Dampskibet »Ryusei Maru« nu 9 1/2 Kbl. N. 27 1/2° Ø. fra Yojibei Iwa og i N. 62 1/2° V. fra Kasagashira Yama. 33° 55' 51" N. Br. 130° 56' 13" Ø. Lgd. Lystønden, som laa 2 1/4 Kbl. NØ. for Ganryu Jima S.-Eude, ligger nu 3 Kbl. N. 74 1/2° Ø. fra den 20 m. høje Top paa Ganryu Jima NV.-lige Del og i N. 53° V. fra Kasagashira Yama. 33° 56' 17" N. Br. 130° 55' 55" Ø. Lgd.

446. Vrag. Omoji Iwa NV. Shimonoseki Strait. Naikai. En Dampor er sunket i 5 m. Vand, 4 Kbl. N. 35° V. fra Fyret paa Omoji Iwa Baake. 34° 1' 2" N. Br. 130° 48' 14" Ø. Lgd.

447. Telegrafkabel udlagt. Yoshiura—Yeta Shima. Hiroshima Wan. Naikai. Et Telegrafkabel er udlagt mellem Yoshiura og Ø.-Kysten af Zeta Shima.

448. Forandring i Afmærkning. Tokyo Gulf. I Tokyo Gulf er udlagt: Hommoku Tønde paa 35° 23' 58" N. Br. 139° 40' 49" Ø. Lgd. Koga Ne Tønde paa 35° 22' 2" N. Br. 139° 39' 1" Ø. Lgd. Igai Ne Tønde paa 35° 21' 51" N. Br. 139° 40' 23" Ø. Lgd. Naka Ne Tønde paa 35° 22' 2" N. Br. 139° 40' 5" Ø. Lgd. De røde og hvide Tønder paa 35° 21' 59" N. Br. 139° 38' 27" Ø. Lgd. og paa 35° 21' 4" N. Br. 139° 38' 55" Ø. Lgd. er inddraget.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; ‡: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. Nord-Amerikanske Fristater.

N 2470 South Coast of Cuba.
Plans of Cochinob Bay, Caleta Rosario, Caleta Avalo.
0,20 Dol.
Holland:

N 50 Vaarwaters en ankerpladsen nabij Billiton en Karimata.
Plan 1. Karimata. Ankerplads tæt ved Karimata NV.-Punt. 1: 100,000. — Plan 2. Karimata. Ankerplads tæt ved Karimata SØ.-Kyst. 1: 100,000. — Plan 3. Billiton Ø.-Kyst. Ankerplads N. for Selandoe. 1: 75,000. — Plan 4. Billiton N.-Kyst. Baai van Boeding. 1: 50,000. — Plan 5. Momparangeilanden. Farvandet mellem Bakau og Nangka. 1: 100,000. — Plan 6. Billiton S.-Kyst. Balok Baai. 1: 100,000. — Plan 7. Billiton V.-Kyst. S.-lige Indløb til Selat Nado. 1: 50,000. — Plan 8. Billiton V.-Kyst. Farvandet Ø. for Selioe. 1: 50,000. — Pris: 1 F.

Japan:

N 317 Won San Chin. 0,15 yen.
† 314 On Shan Tin.
R 80 Tsurugi Zaki to Omai Zaki.
† 80 Entrance of Tokyo Kaiwan to Omai Zaki.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 27. Februar 1908. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Om Sammensætningen af Halvcirkel Deviationen ved magnetisk Breddeforandring. — Fra »Viking«s første Rejse. — Overretsdøm. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS.

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

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

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

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.



Sømændsforeningens

Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal (Indgang under Rampen).

Det reviderede Regnskab for 1907 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Bestyrelsen forelægger Forslag om Forandring i Lovene. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for fhv. Skibsfører Expert I. Fenger og Kaptajn i Sætaten I. H. Schultz, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Enkekassens og Sømændenes Kasses Repræsentanter indbydes til Møde Kl. 7 1/2, i Anledning af, at Bestyrelsen vil forelægge Forslag til Forandring i Lovene.

Kjøbenhavn, Februar 1908.

Bestyrelsen.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Medlemmerne

af

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

meddeles herved, at man har fundet det rigtigst at forandre Tiden for Sommer- og Vinterfragterne saaledes:

Sommerfragterne gælder fra 15. April til 15. September.

Vinterfragterne — — 15. September til 15. April.

P. R. V.

C. Minor Rasmussen.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.	88 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
Danmark	—	—	—
Norden	—	—	—
Kjøbenhavn	—	50 ¹ / ₄	53
Carl	—	—	—
Dannebrog	—	80	82
Skjold	—	—	—
Urania	—	—	—
Union	—	50 ¹ / ₂	52
Dampsk. af 1896	—	—	—
Højmdal	—	—	—
Østasiatiske	121 ³ / ₄	—122	121 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	—	—
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.	—	—	—
Foren. Bugser-Selsk.	—	—	—
Dansk-russisk Dampsk.	61 ¹ / ₂	—62 ¹ / ₂	62 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk	—	—	—
5 % Østasias. Komp.	—	—	—
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	—	95 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	84	85
3 ¹ / ₂ % Kbhn.s Kreditf.	—	84	86
4 % — — 2. Serie.	—	91 ³ / ₄	93
4 % — — 1. — ..	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	—	86 ³ / ₄	88
4 % — — 7. — ..	—	91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..	91	91	91 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	—	92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank	152 ³ / ₄	— ¹ / ₂	152 ³ / ₄
Privatbank	113 ¹ / ₄	—112 ³ / ₄	113 ¹ / ₂
Landmandsbank	129	— ¹ / ₄	129
Handelsbank	135 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	135 ¹ / ₂
Grundejerbank	34 ³ / ₄	— ¹ / ₂	34 ¹ / ₂
Burm. & Wain	65 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	65 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	—	—	97 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	205 ¹ / ₄	—206 ¹ / ₄	205 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	—	—	139

Vækselkuraer d. 25. Februar 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.26	18.22
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Februar 1908.

Russiske Noter	214.15
4 % Russiske Consols	81.00
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	73.00
5 % Mexikanske 1899	101.10
5 % Rumænske Stats	100.50
4 % — — 1890	92.10

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

„Foren. Dampsk.“ 148,000, „Norden“ 28,000, „Kbhvn.“ 18,000, „Dannebrog“ 16,000, „Union“ 10,000, „Østas. Komp.“ 424,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 96,000, „Danmark“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

at
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgster Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Sejlskib til Salg.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.

Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets Kort.

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn

Skbg. „Berthel“, 300 T. d. w. — 100 Stds. — bygget i Brake 1859 af Eg. Skroget er godt og stærkt. Fordelagtigt for Sejlads paa Nord- og Østersøen.

Skihiet er oplagt i Bogense og paavises af Lods Nielsen.

Mægler Chr. Clemmesen,
Odense.

Paa

Søkort Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 217. **Steingrimsfjórdr**, Skagastrand-Bugt, Islands N.-Kyst. Maalestok: 1:20,000 Pris Kr. 1,00.

Kort Nr. 218. **St. Thomas Havn**. Dansk Vestindien. Maalestok: 1:6,000 Opmaalt 1906. Pris: Kr. 1,00

Kort Nr. 219. **Christianssteds Havn**. St. Croix. Dansk Vestindien. Maalestok: 1:4,000. Opmaalt 1906. Pris Kr. 1,00.

Kort 220. **Store-Bælt**. Nordlige Blad. Maalestok: 1:70,000. Dybder og Højder er angivet i Meter. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00. Paa Papir Kr. 3,00 1908.

Kort Nr. 222. Islands S.-Kyst **Vestmannaeyjar**. Maalestok: 1:80,000. Dybder og Højder er angivet i Meter. Pris: Paa Kortlærred Kr. 2,00. Paa Papir 1,50. 1908.

Kort A. Forklaring af Tegn og Forkortelser, anvendt i Kort, udgivet af Det Kongelige Søkort-Arkiv, Kjøbenhavn. Pris: Kr. 0,25.

Den Færøske Lods med 12 Strømkort. Tredie Udgave, sluttet den 15. Oktober 1907. Pris: Kr. 1,00.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1—3 til „Den danske Lods“, 6. Udgave, 1905.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1. til „Den danske Havne-Lods“, 5. Udgave, 1906.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1—3 til „Den Islandske Lods“, 2den Udgave, 1903.

Forandringer og Tilføjelser til „Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande“ 1907.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdagen den 11te Marts, Kl. 5 Eftm. 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 Komitterede og Revisorer.

Kjøbenhavn, den 24de Februar 1908.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med sit til faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GIJRTLER 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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

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

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmeild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnagade 37, Nakskov. Telf. 182

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs-
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

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

Chr. Holm

Skibshandel
Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Willes Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Prøv engang ufortødt 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibehandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

**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.

Riveralide 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.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIC BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

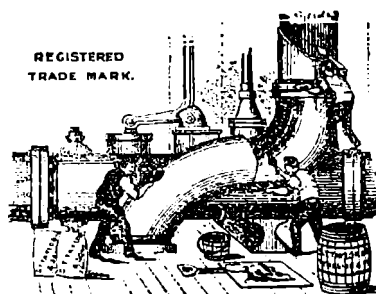
Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

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.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Encfabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmateriale
af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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

Post-Adresse: Kongelige Søassurance.
Gammel Strand 34.

Telefon Nr. 124.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

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

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Hørrekevløping.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Marts 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

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.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
 Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
 Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
 Telefon 5801
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

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

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

Otto Monsteds Margarine
 Specielt præpareret for Skibsbrug
Holdbar Fortrinlig Kvalitet Smørfarvet
 Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken
OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbiielbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon Tagensvej 92 **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Telegr.-Adr.: „Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faaes hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

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



Forstædernes

Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Brødfabrikker

Skibsfører Sigurdsons

Patent

**Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faaes hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport mon III, Dock Street,
Burry Dock, Dock Chambers

og
Sigurdson, Nordby, Fanø.

Bidrag til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.



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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sæ.
Træffes 12—9, 6—11 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.

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

Palle Sørensens Eff.
Selvtorvet 4.
Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 5. Marts 1908.

Ophold i Humber Havnene. Baltcon Certepartiets § 5. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 52/1907 fandtes gengivet en Dom afsagt ved Hull County Court d. 14. December s. A. i Sagen mellem norsk Dampskib »Mouranger« og Firmaet Sylvester & Co., ved hvilken Rederiet for den nævnte Dampner blev tilkendt et Beløb af £ 91.5.0 i Overliggedagspenge i Henhold til et Baltcon Certeparti af 4. Juli 1907.

Sagen blev senere indanket for Kings Bench Division, der kuldcastede Underinstansens Dom d. 30. Januar. Det samme Resultat har Sagen nu faaet ved Court of Appeal i Følge nedenstaaende Telegram gennem Ritzaus Bureau:

Kristiania, 3. Marts. Der er i Dag til Nordisk Skibsrederforening indløbet Telegram om, at Foreningen har tabt Sagen angaaende Dampskibet »Mauranger« ved tredje Instans. Antagelig vil Sagen kunne indbringes for House of Lords, men nogen Beslutning i saa Hensende er endnu ikke fattet. Sandsynligvis vil Nordisk Skibsrederforening faa Støtte hos de interesserede britiske og tyske Foreninger. Som man vil erindre drejer Spørgsmaalet sig om, naar Lastetimerne begynder under et Baltcon Certeparti. Rederne paastaar, at Liggedagene begynder, efter at Skibet er meldt lasteklart, hvad enten det er under Kran eller ej, medens Købmændene hævder, at Skibet skal være under Kran, og heri har de altsaa nu faaet Medhold ved Court of Appeal i London som tredje Instans. Det staar nu tilbage at se, om House of Lords ogsaa vil give Befragterne Medhold.

Det var i Forgaars 75-Aarsdagen for Oprettelsen af Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Det verdenskendte Bjergningsforetagende, der begyndte sin Virksomhed under de beskednest mulige Former, ejer nu en Flaade paa 14 moderne Bjergningsdampere med tilsammen 3,600 Brutto Tons.

Det var fra Selskabets Side ikke paatænkt at fejre Dagen som noget Jubilæum, men ikke desto mindre strømmede Telegrammer og Lykønsninger i Løbet af Dagen ind i Mængder fra Entreprisens Venner i Ind- og Udland.

Dansk Dampskibsrederi-Forening. Paa et d. 29. f. M. i »Dansk Dampskibsrederi-Forening« afholdt omtrent fuldtalligt Møde valgtes enstemmigt Direktør *Chr. Kronman* til Formand, Direktør *E. Sass* til Næstformand, Grosserer *A. O. Andersen* til Medlem af Bestyrelsen, samt Grosserer *Th. Sonne* til Foreningens fjerde Repræsentant i »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«.

Som Delegeret i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 i Stedet for Kaptajn *Jacob Holm*, der er fratraadt som Foreningens Formand, har denne valgt sin nuværende Formand Kaptajn *J. P. Larsen*.

Udenrigsministeriet meddeler:

Vicekonsulatet i Halmstad har indsendt følgende Rapport angaaende Lodsning til Halmstad:

Da det altid er af stor Betydning, at et Fartøj erholder Lods om Bord snarest muligt efter at Signal desangaaende er sat, undlader Vicekonsulatet ikke herved at henlede Førerne af de til Halmstad destinerede Skibes Opmærksomhed paa, at hvis de (Førerne) allerede ved Tylø Fyr sætter deres respektive Lodsflag,

saa bliver Lodserne pr. Telefon underrettet desangaaende. Dette har til Følge, at det paagældende Skib erholder Lods betydeligt længere ude til Søs, end naar Flaget først hejses, naar det kan ses fra den nærværende Lodsstation.

Det Forenede Dampskibsselskab. Paa et d. 3. ds. afholdt Møde af Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibsselskab vedtoges i Følge Ritz. Bur. at foreslaa Generalforsamlingen, efter at der ordinært er afskrevet 1,632,077 Kr. 07 Øre, og ekstraordinært 339,000 Kr., at udbetale 5 pCt. Udbytte for 1907 samt at overføre til næste Aar 42,361 Kr. 93 Øre.

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Regnskab for 1907 udviser en Fortjeneste af 4,931 Kr. 94 Øre, saaledes at der intet Udbytte udbetales for det forløbne Aar, ligesom der heller intet bliver til Afskrivninger.

Grossersocietetets Komité vedtog paa et Møde d. 20. Februar at rette Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder og til Finansministeriet om Udvivelse af Toldboden i Frihavnen og af Kjøbenhavns Toldbod.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for Marts 1908 fungerer:

Skibsbygger *Chr. Lund*, Telefon 4055,
Skibsfører *Jacob Holm*, — 28133,
— *J. N. Snicker*, — H. 72,
Maskinmester *T. Jensen*, Willemoesgade 61.

Dampskibsselskabet *H. Kirschner* giver 3 pCt. Udbytte for de 4 Maaneder, Skibene har været i Fart.

Om Sammensætningen af Halvcirkeldeviationen ved magnetisk Breddeforandring. Vi har yderligere modtaget et Indlæg om dette Spørgsmaal fra Hr. Navigationslærer *Larsen-Arnvig*, Svendborg. Paa Grund af Pladsmangel vil dette Indlæg imidlertid først fremkomme i næste Nummer af Bladet.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Baade med Hensyn til Lufttemperatur og Vindforhold viser Marts en Overgang fra Vinter til Foraars. 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 Jævndøgnstormene har ikke nogen Berettigelse for Nordatlantehavets Vedkommende. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket er i det væsentlige den samme: lavt Tryk, foranlediget af mange barometriske Minima, ved Island og Sydgrønland, højt Tryk og barometriske

Maksima ved 25°—30° N. Brd.; blot er Forskellen mellem Gennemsnitsværdierne overalt 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 Vindsystemer med en Diameter fra c. 500—2,000 Sm., der bevæger sig fra den amerikanske til den evropæiske Side. Af disse Systemer ligger de cykloniske for største Delen Nord for og de 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 Vintermaanederne stærke nordvestlige Vinde.

NØ-Passaten blæser nu ogsaa frisk paa den afrikanske Side af Oceanet, og naar i hvert Fald i Marts her sin forholdsvis største Vindstyrke i hele Aaret. Hyppigheden for Støvfald og diset, usigtbar Luft er sammenlignet med Februar taget meget stærkt af; kun 6 eller 7 pCt. af Støvfaldet falder paa Marts. Den ækvatoreale Passatgrænse har nu sin sydligste Beliggenhed i Aarets Løb. Stille-Bæltet er meget smalt, og SØ-Passaten træffer man i Almindelighed først paa sydlig Bredd.

Vindforholdene ved Kysten er i del væsentlige som i Februar, dog maa man lægge Mærke til de vestafrikanske Tornados, som forekommer paa hele Guineakysten fra c. 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og tillige i November), hyppigst og heftigst som Uvejrshyer, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er iagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa undertiden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i November).

Taagehyppigheden er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større geografisk Udstrækning imod Syd paa c. 50° V. Lgd. Paa de internationale Damperruter kan man Øst for 45° V. Lgd. regne med omtrent 1—3 pCt., men Vest for 45° V. Lgd. og indtil den amerikanske Kyst maa man derimod mindst regne med 7 pCt., d. v. s. c. 50 Taagetimer om Maaned. Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taage næsten slet ikke.

I s. Gennemsnitsgrænsen berører i denne Maaned den 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 fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Februar, at der fra Slutningen af December f. A. til Midten af Januar d. A. er rapporteret Isbjerg og Drivis Nordøst for de store New Foundlandsbanker. Fra North Sydney (N. S.) meddeltes d. 12. Februar, at Skibsfarten endnu er lukket, og at der stadig findes store Ismasser i St. Lawrence Bugten.

Strømme. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med en temmelig kraftig vestgaaende Strøm; udprægede Modstrømninger mod Øst forekommer dog overvejende i de store Bugter ved Costa Rica og Columbia samt i Honduras Bugten. Ved Sydkysten af de store Antiller er saadanne Forsætninger mod Øst langt sjældnere. I Mexiko Bugten forekommer Forsætninger i alle Retninger, og nogen konstant Strøm lader sig ikke paavise. I Florida Strædet forekommer Forsætninger mod Nord paa indtil 90 Sm. i Etmaalet.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 32/1907, afsagt d. 21. Febr. 1908. Firmaet Louis Dreyfus & Co af Paris og London ved dets Befuldmægtigede Th. Kliatschko i Kjøbenhavn mod Rederiet for Dampskibet »Marcellus«, Firmaet C. Andersen i Hamburg.

Dampskibet »Marcellus«, der maaler 3,819 Brutto — 2,438 Netto Register-Tons, med en Maskine paa 2,070 indicerede Hestes Kraft, havde d. 15. Decbr. 1906 i Buenos Aires' Havn tilendebragt Indladningen af c. 4,670 Tons Majs, som det skulde føre for Citanterne til tre danske Havne, Svendborg, Nakskov og Horsens. Paa Grund af den lave Vandstand kunde Skibet først d. 17. forhales ud af Havnen men kom samme Dags Eftermiddag under en pludselig opstaaet Storm paa Grund paa Yderreden, og først næste Formiddag kom det ved egen Maskine og med Assistance flot. Natten til d. 19. ankredes op udfor Recalada Fyrskib, men Kl. 2½ Fm. fortsattes Rejsen, og d. 28. om Middagen var man naaet op i Nærheden af Pernambuco efter at have tilbagelagt 1,878 Sm. fra Recalada. Kaptajnen, der daglig underrettedes om Kulforbruget, lod nu Skibets Kulbeholdning, der d. 15. December om Middagen havde udgjort 636 Tons, paa ny gennemgaa, og der viste sig da kun at være 287 Tons om Bord. Uagtet der endnu var c. 1,850 Sm. til St. Vincent, der var nærmeste Kulhavn efter Pernambuco, ansaa Kaptajnen det dog ikke for nødvendigt at løbe ind til Pernambuco. Efter sin Forklaring havde han gjort Regning paa, at Skibet under gunstige Forhold med et Kulforbrug af 27½ Tons daglig kunde gøre en Gennemsnitsfart af c. 10 Knob, han havde derfor ved Afgang fra Buenos Aires anset Kulbeholdningen for rigelig til at tilbagelægge de c. 3,800 Sm. til St. Vincent, og ansaa ogsaa endnu trods det store Kulforbrug paa den tilbagelagte Del af Rejsen den resterende Beholdning for tilstrækkelig. Det nævnte store Kulforbrug fordeler sig efter Maskinjournalen saaledes, at der indtil d. 19. December om Middagen, da Skibet endnu kun var c. 62 Sm. fra Recalada var forbrugt 90 Tons — altsaa væsentlig til at bringe Skibet flot med efter Grundstødningen og gaa de 110 Sm. til Montevideo, samt iøvrigt ligge med bakkede Fyr, medens Forbruget paa Strækningen Recalada—Pernambuco havde udgjort 28—29 Tons daglig, hvormed kun var udløbet gennemsnitlig 8,42 Knob eller 202 Sm. i Døgnet.

Forbruget tiltog stadig de følgende Dage; efter Maskinjournalen brugtes d. 29. og 30. December til Maskinen 30 Tons, d. 31. December 32 Tons og i Dagene fra d. 1. til d. 3. Januar endog 36 Tons pr. Dag. Den 1. Januar gik Vinden om i Nordøst og holdt sig omkring Nordøst under hele Rejsen til St. Vincent. Den tiltog i Styrke, og der opstod en høj nordøstlig Dønning, i hvilken Skibet huggede og stampede stærkt, navnlig i Dagene fra d. 3. til d. 5. Januar, i hvilke Dage Skibet efter Journalen jævnlig tog Søen over. Samtidig viste der sig Skade paa Maskinen; dels viste Forvarmeren sig d. 1. Januar saa læk, at den maatte sættes af, og Fødevandet kunde nu kun opvarmes til 60° i Stedet for 96°, dels viste det sig d. 3. Januar, at der ved Slid var fremkommet en Aabning i en af Tætningsringene paa Højtryksglideren, hvorved en Mængde Damp gik tabt. Farten gik den sidstnævnte Dag ned til 7½ Knob trods det fornævnte Kulforbrug af 36 Tons. Der var nu kun 36 Tons Kul tilbage og endnu c. 600 Sm. til St. Vincent. Fra om Aftenen d. 3. Januar brændtes Træ sammen med Kullene, og d. 5. om Middagen, da man kun havde 26 Tons Kul til de resterende c. 300 Sm., besluttedes det efter afholdt Skibsraad at brænde af Majsen og Skibsinventaret. Den 7. Januar ved Middagstid naaedes St. Vincent, og Rejsen fortsattes til Danmark, hvor Søforklaring blev

aflagt (i Svendborg) og Dispache opgjort (i Kjøbenhavn). Efter denne Dispache, der er opgjort under den Forudning, at den skete Anvendelse saa vel af Skibsinventar som af Ladning som Brændsel vil være at godtgøre som almindeligt Havari, paahviler der Ladningen et Bidrag til Rederiet paa Kr. 2,647.34.

Efter Overenskomst mellem Parterne har Citanterne indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale Værdien af den brændte Ladning, som de med Indstævntes Samtykke endelig har opgjort til Kr. 7,374.14 med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte, der har paastaet sig frifunden i Hovedsagen, har ved Kontrastævning paastaet Citanterne tilpligtet at betale overensstemmende med den her opgjorte Dispache, det fornævnte Bidrag af Kr. 2,647.34 samt i Erstatning med videre Rm. 173.10, alt med Renter og Sagens Omkostninger i Hoved- og Kontrasag. Citanterne paastaar sig frifunden i Kontrasagen.

Citanterne har gjort gældende, at det har været uforsvarligt af Kaptajnen med en saa ringe Kulforsyning at indlade sig paa Rejsen over Atlanterhavet, og at Rederiet maa være ansvarligt for denne af Kaptajnen begaaede Fejl. De har henledet Opmærksomheden paa den ekstraordinært store Kulmængde, som efter Maskinjournalens Udvisende skulde være medgaaet i Dagene fra d. 15. til d. 19. December og ytret Tvivl om, hvorvidt Maskinjournalens Opgivende er rigtig, og om der ikke i Virkeligheden er medgaaet mindre i de nævnte Dage og mere paa Rejsen langs Brasiliens Kyst, men selv om Maskinjournalens Opgivende er rigtigt, saaledes, at der i de 9 Døgn fra d. 19. til d. 28. December kun er brugt ialt 259 Tons over 1,816 Sm., hævder Citanterne, at i Forhold hertil er en Kulbeholdning af 287 Tons til den resterende Del af Rejsen, der efter de Indstævntes egne Opgivelser udgør c. 1,850 Sm., uforsvarlig ringe, og at Kaptajnen derfor burde være løbet ind til Pernambuco.

De Indstævnte hævder Rigtigheden af Journalens Opgivender, men har ingen Forklaring givet paa det ganske vist uforstaaelige store Kulforbrug i de første Dage. De hævder, at Kulforsyningen maa betragtes som efter Omstændighederne tilstrækkelig, da der jo dog, naar alt var gaaet efter Beregningen, vilde have været nogle om ikke særlig mange Tons tilbage ved Ankomsten til St. Vincent, og de hævder, at selv om Kaptajnen maatte have gjort sig skyldig i en Forsømmelse, er Rederen ikke ansvarlig derfor, da denne i Følge Certepartiets Bestemmelser er fritagen for Ansvar for Skade forvoldt ved Skipperens Forsømmelser.

Selv om Certepartiet indeholder en ret vidtgaaende »negligence clause«, gaar denne dog ikke ud paa i videre Omfang, end almindelige Havariregler tilsiger, at fritage Rederen for at betale, hvad Skipperen forsættelig bruger som Brændsel for at føre Rejsen til Ende, og hverken efter Forholdets Natur eller efter almindelige anerkendte Havariregler vil der kunne blive Spørgsmaal om Fritagelse herfor, medmindre det skyldes Omstændigheder, der ikke med nogen Rimelighed havde kunnet forudses, at Skibet havde haft tilstrækkeligt Brændsel for den længste Rejsetid, med hvilken der fornuftigvis kunde regnes, tilligemed et vist Ekstratillæg for Sikkerheds Skyld. At Rederiet ikke i nærværende Tilfælde kan fritages for sine naturlige Forpligtelser i denne Henseende bliver saa meget mere uomtvisteligt, som Certepartiet fastsætter, at Havarigodtgørelse skal ske efter York-Antwerpen Reglerne af 1890, som for slige Tilfælde udtrykkelig opstiller den Fordring, at Skibet skal have haft en rigelig Forsyning af Brændsel om Bord.

At der ikke har været en rigelig Kulforsyning om Bord, og at Kaptajnen har ladet det mangle paa tilbørlig Forudseenhed ved at passere Pernambuco uden at tage Kul, derom findes der ikke at kunne være

nogen fornuftig Tvivl. Kaptajnen burde have regnet baade med Muligheden af ugunstige Vejforhold og af mindre Maskinskader, og han har ved at undlade dette gjort sig skyldig i en alvorlig Forsømmelse. Rederiet vil herefter ikke kunne undgaa at betale fuld Erstatning for den forbrugte Del af Ladningen. I Hovedsagen vil de Indstævnte saaledes være at dømme efter Citanternes Paastand, medens disse i Kontrasagen vil være at frifinde.

Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at maatte betale Citanterne med 200 Kr.

Dom i S. S. Nr. 7/1908, afsagt d. 27. Februar 1908. Grosserer H. Bagger mod A/S Dampskibsselskabet Frem.

Det er *in confesso* under nærværende Sag, at Citanten, Grosserer H. Bagger i et Par Aar har været korresponderende Reder og Medlem af Bestyrelsen for det indstævnte Selskab Frem, at han i de to første Regnskabsaar herfor oppebar henholdsvis c. 800 og 2,500 Kr., at han efter Overenskomst fratraadte begge disse Stillinger 1. Maj 1907, 2 Maaneder forinden Udløbet af det tredje Regnskabsaar, og at han ikke for sin Virksomhed i dette har oppebaaret noget Honorar. Han har nu ved Stævning af 23. December 1907 paastaet sig tilkendt hos Selskabet 6,000 Kr., eller et saadant Beløb, som Retten maatte bestemme med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, subsidiært mod Betaling for de 10 Maaneder, i hvilke Citanten har gjort Tjeneste, af et Beløb, der svarer til et aarligt Honorar af 2,000 Kr., eller Kr. 1,666.67.

Under Henvisning til § 9 i A/S's Love, hvori det hedder: »Bestyrelsen fastsætter Rederens og den Delegeredes Honorar«, gør de Indstævnte for det første gældende, at Citanten ikke har haft noget selvstændigt Krav paa andet Honorar for det paagældende Tidsrum, end det Bestyrelsen ved Regnskabsaarets Slutning maatte bestemme. De anfører, at det paagældende Regnskabsaar 1906-07, uagtet der udbetaltes Aktionærerne en Dividende af 6 pCt., var et daarligt Aar, og at Bestyrelsen derfor har besluttet intet at betale, hverken i Honorar til den bestyrende Reder og den Delegerede eller i Tantième til dem og Bestyrelsens øvrige Medlemmer.

Yderligere gør de Indstævnte gældende, at Citanten ikke har udført sin Virksomhed i Selskabets Tjeneste paa tilfredsstillende Maade, og at dette var Grunden til, at man formaade ham til at fratænde inden Udløbet af de 5 Aar, for hvilke han var valgt; de henviser til en ved hans Fratreden mellem ham og Selskabet oprettet den 4. Maj 1907 dateret Kontrakt, hvorved der i Anledning af, at han nedlagde sit Hverv, gaves ham Tilsgagn om, at Selskabet fortrinsvis vilde benytte ham som Befragtningsagent mod en herfor fastsat Provision, og hævder, at Citanten i hvert Fald herved maa anses for fyldestgjort for sit Krav paa Selskabet.

Citanten hævder, at det aldrig har været Hensigten med den citerede Lovbestemmelse, at han skulde arbejde uden et passende Honorar, men at Bestemmelsen tværtimod er indført, fordi han, der oprindeligt lønnedes med en bestemt Del af Selskabets Overskud, lik for lidt for sit Arbejde, navnlig efter at Selskabet betydelig havde udvidet sin Virksomhed, og at han ved sin Fratreden udtrykkelig forbeholdt sig og fik Løfte om Honorar ved Regnskabsaarets Udgang. Da han imidlertid den 7. September 1907 tilskrev Bestyrelsen desangaaende, nægtede denne, under Henvisning til at Selskabet intet Overskud havde givet, og at de øvrige Bestyrelsesmedlemmer heller intet havde faaet, at udbetale ham noget.

Citanten har ikke mod Indstævntes Benægtelse bevist, at han ved sin Fratreden har forbeholdt sig eller faaet Løfte om noget Honorar. Omvendt har de Indstævnte heller ikke godtgjort, at Citanten har forsømt

sine Pligter paa en saadan Maade, at han af den Grund intet Honorar har fortjent.

Sagens Udfald maa herefter væsentlig bero paa, hvorledes dels den anførte Lovbestemmelse, dels Kontrakten af 4 Maj 1907 rettelig bør forstaaes.

I den citerede Lovbestemmelse ses nu ikke med Sikkerhed at ligge, at Citanten er udelukket fra for sin Virksomhed som korresponderende Reder at forlange et passende Honorar. Lovbestemmelsen skønnes naturligst at maatte forstaaes som kun udtalende, at Bestyrelsen er bemyndiget til paa Selskabets Vegne at træffe den nærmere Aftale med Rederen om Honorarets Størrelse; Bestemmelsen kan herefter ikke afskære Citanten fra, naar ingen Aftale er truffet, at søge Spørgsmaalet om Honorarets Størrelse afgjort af Domstolene.

At Kontrakten af 4. Maj 1907 ikke omtaler Honorarspørgsmaalet skønnes heller ikke at kunne betage Citanten hans Ret til Honorar. Dels var dette den Gang hverken fastsat eller forfaldent, dels synes den lovede Stilling som Befragtningsagent i Kontrakten nærmest at fremtræde som et Vederlag for Forholdets Afbrydelse i Utide og ikke for det alt i den forløbne Del af Forretningsaaret udførte Arbejde, og Citanten havde derfor ikke særlig Opfordring til at tage Forbehold om dette Punkt.

Retten maa herefter gaa ud fra, at der tilkommer Citanten Vederlag for hans Virksomhed i de 10 Maaneder fra 1. Juli 1906 til 1. Maj 1907, men den af Citanten herfor forlangte Sum findes at være urimelig højt ansat. Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder Størrelsen af Citantens egne tidligere Honorarer og den hans Efterfølger tillagte faste Gage af 2000 Kr. aarlig, findes der ikke at kunne blive Spørgsmaal om mere end et efter den sidstnævnte Sum beregnet Beløb, altsaa for 10 Maaneder Kr. 1,666.67. De Indstævntes subsidiære Paastand vil herefter være at tage til Følge, saaledes at Renterne sættes til 5 pCt. Sagens Okostninger hæves.

Dom i S. S. Nr. 24/1908, afsagt d. 22. Februar 1908. Tiltalte J. J. W., der fra 8. Maj 1907 havde været udmønstret med S/S. »Louisiana« af Kjøbenhavn som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i Baltimore d. 11. August s. A. uden dertil at have nogen Grund.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Det er ikke store Forandringer, der har fundet Sted i den forløbne Uge, hvilket for saa vidt er beklageligt nok, som Damperne sejler og sejler men gennemgaaende uden at tjene noget. Saaledes som Forholdene ligger for Øjeblikket, vilde det ikke alene for det enkelte Skibs, men ogsaa for Skibsfartens Vedkommende i al Almindelighed være heldigere, om langt mere Tonnage var oplagt, end Tilfældet er nu (herhjemme ligger vel omkring 30/40 Dampere oplagt for Tiden), thi var det blot et Spørgsmaal om at »holde den gaende«, saa kunde en Reder endda forsvare at lade Skibene sejle, men naar det faktisk kan regnes ud, at Skibene kun sætter Penge til, hvilket meget ofte sker nu, saa stiller Sagen sig anderledes. For mange Markeders Vedkommende befinder vi os paa den absolut daarligste Tid af Aaret, og navnlig for Nord- og Østersødamperne, som ogsaa mange Gange tidligere kun har givet Underskud i Aarets første Maaneder og derefter, naar Østersøseizoen er begyndt, ikke alene faar indtjent det table men ogsaa indsejlet helt pæne Fortjenester, saa

at Resultaterne for hele Aaret slet ikke har været saa daarlige. Det Spørgsmaal bliver dog stadig åbent, om ikke Resultaterne var bleven endnu bedre, hvis Damperne havde ligget stille den værste Tid fremfor at have sejlet. Forholdene for den kommende Østersøsezon stiller sig ingenlunde ugunstigere, end de har gjort saa mange Gange tidligere, og vi ved, at mange danske Redere har sikret sig lønnende Kontrakter for den forestaaende Kampagne, til Dels til Fragter, som er højere end i 1907, som dog var et nogenlunde ordentligt Aar, hvad Østersømarkedet angaar. Selvfølgelig er Vintermaanederne drøje nok at komme igennem, men den Tid gaar ogsaa, og hvis ikke uforudsete Forhold indtræder, vil de danske Østersødamperne uden Tvivl komme ind med et Overskud omkring det normale. En ikke ringe Forskel fra i Fjor er det, at Priserne paa Bunkerkul i Aar stiller sig betydeligt billigere. Det østlige Marked har ikke fragtet meget, og Raterne viser næsten ingen Forandringer. Indien er næsten ganske livløs, hvorimod Rispladserne har fragtet lidt paa Basis af 18/6 O. C. pr. Marts, og Java har gentaget 24/ for Sukker til U. K. eller Kontinentet pr. Juni. Kulfragter ud til Østen var rigeligere, og fra Cardiff betalles bl. a. 9/9 Colombo, 10/6 Bombay, 13/6 Singapore, 16/6 Shanghai. Sortehavet ligger om muligt endnu flovere end for en Uge siden, og fra Havne som Odessa, Nikolajeff etc., er Raten til London eller Rotterdam ikke mere end højst 5/9, Weseren 6/, Hamburg 6/3, og selv til disse usle Fragter er Ladning meget knap. For Oljekager fra Novorossisk pr. Marts sluttedes nogle Dampere til 9/ én, 9/3 to, 9/6 tre Lossehavne, hvilket er 3 d lavere. Fra Donauen, som nu atter er sejlbar, betalles 8/3 Dødvægt til Rotterdam. Middelhavet viser ikke ringeste Bedring, og alle de Fragter, der nu sluttes til, giver Underskud. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi Bougie/Middlesbro 4/3, Algier/Rotterdam 4/, Aguilas/Westhartlepool 4/6, Ergasteria/Rotterdam eller Amsterdam 5/6 alt med fri Despatch. For Bomuldsfrø fra Aleksandria betalles til Hull 5/, til London 5/3 pr. Marts. Fra Bilbao er Fragterne for Erts de samme som i forrige Uge. Til Trods for det slette Returnarked er Kulfragterne til Middelhavet gennemgaaende 3—9 d lavere. Fra Cardiff betalles saaledes Frcs. 7¹/₂ Algier, 8 à 8¹/₄ Marseille, 6/9 Genua eller Savona, 7/9 Venedig eller Ancona, 7/6 Aleksandria. Fra Tyne betalles 7/3 à 7¹/₂ Barcelona, 4/3 Bilbao. Nordamerika har fragtet ret livligt til omtrent uforandrede Rater, og navnlig sluttedes en Del Dampere i Timecharter for Hjemreisen over Atlanten til 4/6 à 4/9 Dødvægt, ligesom en Del Dampere placeres med Kul til San Franzisko til Dollars 5.70 fra Filadelfia eller Baltimore og med Petroleum Basis 21¹/₂ Cents Shanghai, 22 Cents en japansk Havn. Tømmerfragter fra Golfen sluttedes paa Basis af 81/3 à 83/9 til to Lossehavne. Paa Netto Charter er derimod 9/9 det bedst opnaelige pr. Marts.

La Plata Markedet ligger igen noget bedre, og for prompt Lastning sluttedes der lidt til 13/ à 13/6 O. C. fra Buenos Aires, 15/ fra San Lorenzo Grænsen, hvorfra der ogsaa for Maj/Juni er lidt Begær til 15/6 à 15/9. Der ventes endnu store Mængder af Korn til Eksport, og Rederne er gennemgaaende tilbageholdende med deres Tonnage, hvorfor der ikke effektueres mange Befragtinger til de nævnte Rater. Kulfragterne ud til La Plata fra Cardiff er lavere paa Basis af 9/ à 9/6 pr. Marts/April, hvilket er en Nedgang af 1/ i Løbet af en Uge.

Østersømarkedet er lige mat for prompt Lastning, og der sluttes kun meget lidt. Riga er fremdeles risikabel og besværlig at besejle, da der er megen Is i Bugten, hvorfor der ikke kan regnes med denne Havn endnu, og fra Libau og Windau findes der i det aabne Marked saa at sige ikke andet end Trælaster til de samme ulønnende Fragter, som vi noterede forrige Uge. Kønigsberg har lidt Korn til 1/1¹/₂ Hvedebasis London

eller Rotterdam, og fra Memel til Rotterdam betales pr. prompt Hfl. 11. D/B. B., 14 $\frac{1}{2}$ Bjælker, 5/6 Sveller. Pr. f. o. v. og senere fra Botten sluttes der ikke meget. — Kulfragter ind til Østersøen er nærmest knappe og Raterne lave paa Basis af 4/ fra Østkysten til Pillau, Neufahrwasser eller Svinemünde, hvortil adskillige Baade sluttedes. Endvidere betales 4/4 $\frac{1}{2}$ Melhil/Bandholm (800), 4/3 Horsens (750), 4/ Karrebæksminde (1,500), 4/3 Burntisland/Flensborg (1,700), 4/ Dunston/Nakskov (1,300), 5/ Tyne/Colberg (1,200).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der stadig Fragtangel uden nogen Sandsynlighed for Bedring, og de afsluttede Fragter er langt færre, end hvad der er Sædvane og Brug for paa denne Tid af Aaret, saa at et større Antal Sejlere fremdeles henligger oplagt i de forskellige Havne. Af Islaster sælges stadig kun meget faa, Tyskland, Holland, Belgien og tildels Frankrig—England har foreløbig nok i egen Produktion. Trævarer er det ligeledes vanskeligt at komme til Forretning med, og Importørerne foretrækker paa Grund af mindre Virksomhed i Byggeforetagender at realisere deres Lagre. Træmasse transporteres hovedsagelig pr. Damper, saa at der kun anvendes faa Sejlere for denne Vare, Feldspatpartier er ligeledes indskrænket, og denne Vare betaler i Almindelighed saa lave Fragter, at det ikke lønner sig. Kornlaster sluttes jævnlig saavel fra Danmark som fra Tyskland, hovedsagelig til Østnorge men efter en saadan Tur kommer Skibene nærmest fra Asken og i Ilden, idet der mangler lønnende Udfragter, og de gør saaledes kun Markedet slettere. I det hele kommer der kun enkelte spredte Laster frem fra de skandinaviske Havne, ligesom Returfragter Vest fra fremdeles er utilstrækkelige, særlig er der Mangel paa Kullaster, og der bydes meget lave Rater for de enkelte Partier. Man maa haabe, at Genaabning af Bottenhavet og Finskebugten maa bringe Bedring, naar Tonnagen fordeles i de forskellige Retninger.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

210 Tons Byg Bandholm/Kristiania 5 $\frac{1}{2}$ Kr., 150 Tons Havre Stolpmünde/Stockton 9/, 175 Tons Havre Stolpmünde/Østskotland 9/, 80 Stdr. D/B Boards Gøteborg/Bridgewater 32/6, 300 Tons Træmasse Kristianssand/Pontrieux 12 Frcs., 280 Tons Kul Boness/Morlaix 7/, 180 Tons Kul Dysart/Pont l'Abbé 10/, 380 Tons Kul Burntisland/Burghstaaken £ 6, 340 Tons Clay Charlestown/Norrköping 8/3, 220 Tons Feldspat Risør/Stettin 5 M., 300 Tons d. w. London/Newfoundland £ 150, retur St. Johns/U. K. Olje 30/.

Angaaende de mindre Skibe da kan det ikke nægtes, at Fragtmarkedet ligger usædvanlig højt, kun meget faa Kornlaster fra de tyske Østersøhavne er i Markedet, men derimod stadig Partier paa 100 Tons. Lübeck optager nogle Skibe for Gibs og Salt, saaledes til forskellige danske Havne til omkring 4 M. I Hamburg er det heller ikke meget livligt, der er gennemført for Hvede til Malmø 5 M., men senere skal der være sluttet til lavere Rater.

Sverig har i sidste Uge haft lidt mere at byde paa; saaledes noteres Lysekil eller Strömstad til Königsberg, Stettin, Kiel 4 $\frac{1}{2}$ M., Harburg 5 M.; Karlshamm Galesten til Stettin 3 $\frac{1}{2}$ M. og Kantsten til Rostock 4 M.

ab Kjøbenhavn synes heller ikke den fløve Tilstand at ville bedre sig; der blev sluttet et Par Skibe for Solsikkekager til Odense 15 Øre, Svendborg 13 Øre. Fra Kastrup placeres en Del Skibe for Gødning, saaledes til Svendborg, Bandholm, Nakskov 12 Øre, Nysted 13 Øre, hvortil der sluttedes i sidste Uge.

ab Provinserne er det saa godt som helt stille, og de faa Laster, som kommer i Markedet, bliver gerne

straks sluttet af Skibe, som ligger paa de respektive Pladser, og de noteres saaledes ikke ud.

Generalforsamlinger.

Søassuranceforeningen »Æro«

afholdt sin aarlige Generalforsamling i Marstal den 15. Februar.

Formanden, Skibsreder L. J. Bager jun. bød Velkommen, herefter Assurancebestyrer, Kapt. Emil Holm oplæste det reviderede Regnskab for saavel Hovedforeningen som II Afdeling.

For Hovedforeningens Vedkommende har de samlede Indtægter for 1907 beløbet sig til Kr. 257,455.75, medens de samlede Udgifter har udgjort Kr. 148,807.14. Overskudet er saaledes Kr. 108,648.61.

Reservofondet udgjorde den 1. Januar 1907 Kr. 404,120.36 og ved Aarets Udgang Kr. 512,768.97.

I Hovedforeningen var den 31. December 1907 forsikret: paa Skibe Kr. 3,369,320.00 og paa Aktieret Kr. 147,300.00; ialt Kr. 2,516,620.00.

Interessenternes Andel i Reservofondet androg den 1. Januar 1907 11,46 pCt. og ved Aarets Udgang 14,58 pCt.

For II Afdelings Vedkommende har de samlede Indtægter for 1907 beløbet sig til Kr. 33,463.61, medens de samlede Udgifter har udgjort Kr. 11,187.29. Overskudet er saaledes Kr. 22,276.32.

Reservofondet udgjorde den 1. Januar 1907 Kr. 68,783.16 og ved Aarets Udgang Kr. 91,059.48.

I II Afdeling var den 31. December 1907 forsikret: paa Skibe Kr. 548,100.00 og paa Aktieret Kr. 8,300.00; ialt Kr. 556,400.00.

Interessenternes Andel i Reservofondet androg den 1. Januar 1907 12,43 pCt. og ved Aarets Udgang 16,37 pCt.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Derefter behandlede en Række Forslag til Ændringer i Foreningens Love.

Fra Bestyrelsen forelaa følgende Forslag om Udvidelse af Adgangen til at blive Medlem:

Til Lovens §1 føjes:

»I de Skibe, som den 15de Februar 1908 er forsikret i Foreningen, og i Dampskibene (se herom § 2, 3dio Stykke) samt i nybyggede Sejlskibe af indtil 350 Brutto Tons, der efter den 15de Februar 1908 maatte optages i Foreningen, er det dog tilladt at modtage Medredere, der bor udenfor Æro, med indtil Halvdelen i Skibet, naar den bestyrrende Reder, som skal være bosiddende paa Æro, indestaar og sørger for, at de fremmede Medrederes Forpligtelser overfor Foreningen i Henhold til foranstaaende Stykke punktlig opfyldes.

Bestyrelsen for et Aktieselskab skal have sit Sæde paa Æro.

Naar mere end $\frac{1}{3}$ af Skibet hører hjemme udenfor Æro, skal Foreneren være bosiddende paa Æro.

Efter nogen Diskussion vedtoges Forslaget med 154 Stemmer mod 14.

Efter Forslag af elleve Medlemmer og paa Bestyrelsens Anbefaling vedtoges enstemmigt følgende Ændring til Lovens § 5, 5te Stykke:

»For Sejlads i Østersøen, Bælterne og Kattegat svares i ovennævnte Tilfælde ingen Ekstrapremie.«

Vedrørende den saanne Paragrafs Bestemmelser om Ekstrapremie for Ladninger bestaaende af Granitblokke, Marmor i Blokke og Skifer vedtoges det med 131 Stemmer mod 36 at ændre Punkt 1 saaledes:

»For Besejling af Nordsoen og den engelske Kanal fra og med den 16. Oktober til og med den 20. Marts $\frac{1}{2}$ pCt. for hver Rejse.«

Et Forslag fra de ovenfor nævnte elleve Forslagsstillere, der tilsigtede at ændre Ristorno Reglerne i § 8 blev forkastet med 134 Stemmer mod 31.

Til Reglerne om Stemmeret i Lovens § 19 føjedes efter Bestyrelsens Forslag til 2det Stykke:

»og kun den, der har Skib forsikret paa den Dag, en Generalforsamling afholdes, har Stemmeret paa denne.«

I Lovens § 22 Om Aktieret ændredes efter enstemmig Vedtagelse 2det Stykke saaledes:

»Den Aktieret, som i Løbet af Aaret forfalder til Udbetaling paa Grund af Salg eller Forlis, skal henstaa til Regnskabsaarets Slutning og udbetales da i forstkommende April Maaned, hvis vedkommende Interessents Forpligtelser overfor Foreningen til den Tid er afviklet; i modsat Fald ved deres endelige Afvikling. Eventuel saadan Aktieret tilkommende Dividende udbetales først imellem den 1ste og 15de Juli.

Denne Aktieret kan indenfor dette Tidsrum overføres af Interessenten paa et andet af ham anskaffet og i Foreningen optaget Skib.«

Endelig vedtoges det efter Bestyrelsens Forslag enstemmigt at ændre § 27 Om Indmeldelse i Dansk Sejlskibsrederi-Forening. § 27 kommer derefter til at lyde saaledes:

»Enhver Interessent skal med sine Sejlskibe, der helt eller delvis er forsikret i Foreningen, være Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og Kontingentet til denne, saavel for Rederne som for Skibene, og Kredsaafdelingsudgifterne udredes af Foreningen »Æro«.

II Afdeling deltager i Udgiften pro rata efter de forsikrede Værdier.

Foreningen »Æro«s Bestyrelse og Formand er samtidig Bestyrelse og Formand for Kredsaafdelingen.

Af Kredsaafdelingens 6 Delegerede vælges de 3 paa Foreningens »Æro«s ordinære Generalforsamling; de andre 3 vælger Bestyrelsen af sin Midte.

Nogle mindre væsentlige Forslag vedrørende Instruks for Skibsførere og Foreningens Erstatningsansvar toges dels tilbage og blev dels forkastet.

De vedtagne Lovændringer træder straks i Kraft.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, d'Hrr. L. J. Bager og H. J. Christensen, genvalgtes med overvældende Majoritet. Ligeledes genvalgtes som Suppleant Hr. A. H. Petersen og som Revisor Hr. R. R. Levinson.

Den alm. danske Skibsførerforening af 1874

afholdt aarlig Generalforsamling den 20. Februar. Overretssagfører Steintal dirigerede.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm, oplæste Regnskabet for 1907.

Foreningens Regnskab balancerer med Kr. 5,162.87 og Foreningen ejede den 31. December 1907 Kr. 7,310.45. Sygekassens Regnskab balancerer med Kr. 4,732.77 og Sygekassen ejede ved Aarets Udgang Kr. 15,794.68. Enke- og Hjælpekassens Regnskab balancerer med Kr. 17,570.16, og denne Kasse ejede ved Aarets Udgang Kr. 156,155.61.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Formanden mindedes derefter under Forsamlingens Tilslutning nys afdøde Kapt. N. Jensen, tidligere Forer af Dampskibet »Norden«, samt bragte en Tak til Kapt. Wm. Jensen og Hustru for et Legat, som disse havde skænket Foreningen.

Foreningen havde i Aarets Løb to Gange henvendt sig til Dampskibsførerforeningen, dels i Anledning af Maskinmestrenes Stilling om Bord og dels i Anledning af Spiritussalget om Bord i danske Dampskibe. Tilgangen til Foreningen havde i Aarets Løb været ganske overordentlig stor, ikke mindre end 187 ny Medlemmer havde meldt sig ind. Det havde været Bestyrelsen klart, at denne usædvanlige Tilgang havde sine særlige Årsager, og for at give Medlemmerne Lejlighed til at drøfte Situationen og de Planer, der ønskedes realiseret, havde Bestyrelsen i Aarets sidste Del indværet til to Diskussionsmøder, der havde fundet stor Tilslutning.

Kontingentforhøjelse. Der var blandt Foreningens Medlemmer Enighed om, at Medlemskontingentet burde forhøjes, og fra forskellige Sider var fremsat Forslag i saa Henseende. Ved den endelige Afstemning sejrede imidlertid Bestyrelsens Forslag med 279 Stemmer mod 4. Efter dette Forslag betaler fra 1. Januar 1908 alle færende Forere af Skib paa over 300 Reg.-Tons Kr. 24.00 aarlig; andre Medlemmer Kr. 12.00, dog betaler alle ikke færende, der i 1907 var Medlemmer, samt alle, der i 1907 var Medlemmer af Enkekassen, som hidtil Kr. 6.00. Ny tiltrædende Medlemmer betaler i Indskud fra samme Dato Kr. 10.00.

Formandens Lønning. Det vedtoges, at Formandens Lønning skal fastsættes af Generalforsamlingen; for det indværende Aar ansattes Lønningen til Kr. 3,600.

Ændringer i de øvrige Lovparagrafer vedtoges under et; blandt de væsentligste Ændringer anfører vi, at Foreningen for Freuntid udgiver sit eget Medlemsblad.

Ligeledes vedtoges nogle Ændringer til Vedtægterne for Foreningens Syge- og Hjælpekasse. Bidraget til Enker blev for det kommende Aar ansat til 80 Kr. og til Born 20 Kr.

Valg af Formand. Formanden, Kaptajn Jacob Holm, takkede for den lange Arrække — c. 15 Aar —, i hvilken man nu havde vist ham den Tillid at vælge ham til Formand. Han syntes imidlertid nu, at han var bløven for gammel, og havde bedt Foreningen se sig om efter en anden Formand. Der var to Medlemmer, Kaptajn J. P. Larsen og Kaptajn V. Schultz, der havde erklæret sig villige til at modtage Valget.

Ved den derpaa foretagne skriftlige Afstemning valgtes Kaptajn Larsen med 227 Stemmer, medens Kaptajn Schultz fik 50 St.

Valg af Bestyrelse. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kapt. Bang, S/S »Hans Egede«, og valgtes Kapt. Holst, S/S »Hellig Olav«, Kapt. G. Mikkelsen, S/S »Danmark«, Kapt. Gjerløff, S/S »Dronning Mund«, Styr. P. G. C. Pedersen, S/S »C. F. Tietern«, Kapt. A. N. Petersen, S/S »Agnete«, Kapt. Stærck, S/S »Carl Hecksher« og Kapt. M. Schultz, S/S »Rosenborg«. Af ikke færende Medlemmer valgtes Kaptajnerne D. G. Matthiessen, Wm. Jensen, G. Michelsen og Moyoll.

Sammenslutning med Dansk Navigatorforening. Fra Bestyrelsens Side var indledet Forhandlinger med Dansk Navigatorforening om en Sammenslutning, og man var naaet til et Resultat, der maatte anses som akeptabelt for begge Parter. I Følge dette skulde Navigatorforeningens Medlemmer i de første 5 Aar betale et Kontingent af 12 Kr. aarlig, dog kun for saa vidt de ikke i Følge Lovene maatte komme paa en lavere Skala. Til Gengæld skulde Navigatorforeningens Formue overgaa til Skibsførerforeningen, der samtidig skulde overtage »Dansk Navigatortidende« som Medlemsblad under dens nuværende Redaktion.

Forslaget anbefales bl. a. af Formanden og Kaptajnerne Gjerløff, Fenger og Hedegaard, og efter nogen Diskussion vedtoges det under stor Tilslutning.

Sluttelig valgtes Generalforsamlingen enstemmigt den afgaaende Formand, Kapt. Jac. Holm og Kapt. Wm. Jensen til Æresmedlemmer af Foreningen.

Dansk Navigatorforening.

afholdt sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 29. Februar.

Formanden, Styrmand Jönsson, fremlagde Foreningens reviderede Regnskab for 1907, der balancerer med Kr. 5,065.15.

Den kontante Kassebeholdning den 31. December 1907 var Kr. 878.63.

Foreningen ejede den 1. Januar 1908 Kr. 8,177.46.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes enstemmigt de efter Tur fratrædende Medlemmer: Kgl. Translator Balthazar Pedersen, Kaptajn C. C. Petersen og Styrmand J. Jungersen samt til Suppleant Kaptajn N. P. C. Sørensen.

Til Revisor valgtes enstemmigt Styrmand J. C. Sonne i Stedet for Kaptajn B. Petersen, der udtræder af Foreningen. Til Revisor-Suppleant genvalgtes ligeledes enstemmigt Kaptajn H. J. Andersen.

Formanden meddelte, at der har været nedsat Udvalg saavel af Dansk Navigatorforening som af Skibsførerforeningen af 1874 angaaende en Sammenslutning af begge Foreninger. Der er ogsaa opnaaet Overenskomst om Sammenslutningen. Formanden troede, der var almindelig Stemning for en saadan. Men Sammenslutningen kan kun finde Sted, efter at sidste Paragraf i Stykket C., særlige Bestemmelser, i Foreningens Love er blevet ophævet eller forandret. Det hedder nemlig heri, at Foreningens Navn eller Formål ikke kan forandres uden med samtlige Medlemmers Billigelse. Vi havde derfor tænkt os, at faa Bestemmelsen ophævet ved en enstemmig Beslutning paa Generalforsamlingen. Imidlertid har et Foreningsmedlem, der afrejste herfra den 27. Februar, tilligemed sin Stemmeseddel indsendt en Skrivelse, hvori han erklærer, at han stemmer imod, at Navigatorforeningen gaar ind under Skibsførerforeningen. Overretssagfører Rigenstrup siger, at derefter kan Generalforsamlingen ikke lovlig vedtage Sammenslutningen. Den omhandlede Paragraf er ikke en almindelig Lovbestemmelse, men en Grundbetingelse for Foreningen, og den kan altsaa kun ophæves med alle Medlemmers Samtykke. Overretssagfører Byrdal og Højesteretsagfører, Dr. jur. Ernst Møller siger det samme. Sammenslutningen kan altsaa ikke gennemføres.

Efter det af Fællesudvalget vedtagne Forslag skulde Dansk Navigatorforening ved Sammenslutningen af de to Foreninger indbetale sin Formue, 6000 Kr., i den fælles Kasse. Medlemmerne skulde til Gengæld i de første 5 Aar kun betale 12 Kr. aarlig i Kontingent.

»Dansk Navigatortidende« skulde fremdeles være Medlemsblad og Balthazar Pedersen Redaktør deraf. Af Bestyrelsen skulde Navigatorforeningen vælge de tre Medlemmer. Men den hele Sammenslutning er altsaa nu strandet.

Kgl. Translator Balthazar Pedersen udtalte, at Foreningens Maal har været at samle alle Navigatorer. Han mindede om, at Foreningen har udrettet ikke saa ganske lidt i Aarens Løb. Nu troede vi imidlertid, det bedste var en Sammenslutning af de to Foreninger. Det bedste vilde være, at alle Navigatorer kæmper under en Fane. Det har vist sig i England og Tyskland og nu tillige i Sverige. Vi havde ment, at en Generalforsamling kunde have forandret Foreningens Navn, saa begge Foreninger kunde slutes sammen derunder. Men det kan nu ikke lade sig gøre. Derimod kan Bestyrelsen i Løbet af et Aar gennem Medlemsbladet gøre alle Medlemmer af begge Foreninger bekendt med, hvad det er, vi ønsker, og vi maatte paa Generalforsamlingen kunne vedtage, at Navigatortidende i indværende Aar sendes som Medlemsblad til Dansk Skibsførerforenings Medlemmer.

Kaptajn Sørensen vilde nedlægge en bestemt Protest imod, at Navigatorforeningen gik ind under Skibsførerforeningen, men han vilde ikke have noget imod, om Skibsførerforeningen gik ind under Navigatorforeningen. Men det lader sig ikke gøre. Det er en gammel Forening med sine Statutter. Vi Styrænd blev den Gang udelukkede, vi stod meget daarligt og trykkedes baade af Selskaberne og af Foreningen, som nægtede at hjælpe os. Da besluttede vi at starte vor egen Forening, og de, der var med dertil, var sig bevidst, hvad de gjorde. Vor Forening steg i det første Aar til 1,150 Medlemmer, og vi kom ogsaa til at udrette adskilligt.

Navigatorforeningen dor, siger man nu. Ja, men det er ikke Foreningens, men Medlemmernes Skyld. Med sine 330 Medlemmer hører Foreningen sig sig stolt. Men Skibsførerforeningen, som har 600 Medlemmer, har et Underskud paa 700 Kr. efter den Kalkule, der var stillet op til Generalforsamlingen. Naar vi derimod flere Medlemmer, bliver det til Fortjeneste.

Jeg forstaa heller ikke, hvad det er for Opgaver. Skibsførerforeningen vil tage op! — Vi slipper med halvt Kontingent i 5 Aar, men de tager vor Kassebeholdning paa 6000 Kr. Hvorfor skal vi give Kassen til en Forening, som heller ikke kan bestaa! Saa kan vi jo lige saa godt selv spise den op!

Formanden: Vi var overbevist om, at største Delen af Medlemmerne ønskede Sammenslutningen. Men det var Skibsførerforeningen, som henvendte sig til os, ikke omvendt. Det var derefter Bestyrelsens Pligt at lægge et Forslag frem for Forsamlingen.

Kaptajn Mathiesen havde været en af de mest glade, da Navigatorforeningen dannedes. Han troede, den kunde samle alle. Nu mente han, at en Sammenslutning af de to Foreninger maatte kunne samle alle.

Kaptajn Petersen vilde ogsaa ønske en Sammenslutning. At vi i sin Tid blev holdt ude, kan ikke nu komme i Betragtning. Det vigtigste er, at vi alle staar enige.

Styrmænd Thrane fandt det absolut forkasteligt at gaa over i Skibsførerforeningen, og han fandt ikke, der var nogen Mening i at overgive Foreningens Midler til en anden Forening.

Formanden fremhævede, at Styrmændene ikke skulde have dannet den ny Styrmændsforening. De var misfornøjet med, at der sad Skibsførere i vor Forenings Bestyrelse. Men saa kunde de jo have stemt dem ud af Bestyrelsen.

Styrmænd Thrane: Styrmændsforeningen er dannet; der var Stemning for den, og derfor gik jeg med. Der er ingen Grund til at bebrejde Styrmændene, at de har dannet en Forening, som gaar godt.

Formanden: Jeg har ikke bebrejdet Styrmændene, at de har dannet en Forening. Men jeg vil ikke opgave Haabet om, at Navigatorforeningen og Skibsførerforeningen endnu kan arbejde sammen. Styrmændenes Blad, synes mig, har været mindre tiltalende!

Dirigenten bemærkede, at Foreningens Navn og Formaal ikke kan forandres uden samtlige Medlemmers Billigelse, og der kan heller ikke af Generalforsamlingen disponeres over Foreningens Formue.

Navigationsslærer Funder: Det er uheldigt, at de to Parter slaas, for der er ogsaa en tredje Part om Bord, som saa tager Profiten! Det heldigste var dog at have to sideordnede Foreninger. Derfor kunde det nok lade sig gøre at have Blad sammen med Skibsførerforeningen. Man kunde maaske have et fælles Blad og en fælles Overbestyrelse for begge Foreninger.

Efter at der endnu var fort en længere Forhandling om forskellige Forhold vedrørende de tre Foreninger, vedtoges det sluttelig med 23 Stemmer mod 3 at bemyndige Bestyrelsen til yderligere at forhandle med Skibsførerforeningen, og at begge Foreninger skal have fælles Medlemsblad under Navn af »Navigatoren«, Medlemsblad for Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 og Dansk Navigatorforening.

Et Forslag om at forandre Lovenes Paragraf 14, saaledes at der kommer til at staa, at Stemmeafgivning foretages paa den ekstraordinære Generalforsamling, naar mindst 20 Medlemmer er til Stede (ikke som hidtil 50 Medlemmer), vedtoges enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Skandia«

holdt den 25de Februar aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer A. Erlandsen, aflagde Aarsberetningen:

Siden Selskabets sidste Generalforsamling har Selskabet arbejdet stot og roligt. Den i forrige Aarsberetning behøvede Udvidelse fandt Sted i April Maaned, idet Aktiekapitalen udvidedes til 170,000 Kr., og Dampskibet »Alfred Erlandsen« indkøbtes og sattes i Drift.

Selskabet har i Aar desværre ikke været forskaaet for Havarier. Af størst Betydning i saa Henseende var Total-Forliset af Dampskibet »Alfred Erlandsen« i Oktober Maaned f. A. Dampskibet »Schaeh Steenberg« har imidlertid sejlet fordelagtigt, og ved hellige Kulkontrakter etc. har man kunnet administrere billigt. I Stedet for den forliste Dampner har Bestyrelsen kontraheret om Bygning af en moderne c. 1,400 Tons Dampner paa Helsingørs Skibsværft. Vi har fulgt samme Princip som i Fjor, at henlægge 10 pCt. af Skibsindeksværdien, hvorefter foreslaas at uddele 10 pCt. Udbytte.

Taleren gennemgik dernæst Regnskabet, der viser et Netto Overskud af 30,012 Kr. Aktiekapitalen er 170,000 Kr., Reservefonden 26,000 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge.

Endelig vedtoges en Lovændring, der bemyndiger Bestyrelsen til eventuelt at udvide Aktiekapitalen til indtil 400,000 Kr.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i December Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 867 Havarier mod 893 i samme Maaned 1906, deraf 636 Dampskibe og 231 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 213, Sammenstød 270, Anløbning af Nodhavn 111, Maskinskade 82, beskadiget af Is 2, af Ild 43, af haardt Vejr 64, forskellige Aarsager 50, sunket 2. Ialt 95 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 92 i samme Maaned 1906, deraf 25 Dampskibe og 70 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 49, Sammenstød 8, beskadiget af Ild 3, forsvundet 8, kæntrret 1, sunket 14, forladt 11, Kondemnation 1.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Aaret 1907. Der er anmeldt ialt 8,294 Havarier mod 7,436 i Aaret 1906, deraf 6,357 Dampskibe og 5,356 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 2,328, Sammenstød 2,663, Anløbning af Nodhavn 646, Maskinskade 756, beskadiget af Is 99, af Ild 584, af haardt Vejr 856, forskellige Aarsager 512, kæntrret 20, sunket 24, forladt 16. Ialt 858 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 936 i Aaret 1906, deraf 269 Dampskibe og 589 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 450, Sammenstød 106, Maskinskade 4, beskadiget af Is 5, af Ild 42, af haardt Vejr 1, forskellige Aarsager 3, forsvundet 60, kæntrret 7, sunket 84, forladt 56, Kondemnation 94.

Ragna, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Pillau til Sunderland indbugseret til Grimsby med brækket Skruceaksel.

Laguna, tysk Skonnert, er paa Rejsen til Aalborg med Korn indkommet med Havari til Nyborg. Skibet maa reparere, inden Rejsen kan fortsættes.

Breifund, Dpsk. af Stavanger, er indbragt hertil af Dpsk. »Dragor«. Skibet, der var paa Rejsen fra Nakskov til Norge, har mistet sin Skruer i Langelandsbæltet. Skibet gik i Dok og fik en ny Skruer paasat.

Gratia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Cardiff til Algier haft meget haardt Vejr og er returneret til Barry Red med Skade paa Dækket og Baade.

Ætina, Motorskonnert af Esbjerg, er paa Rejsen fra Esbjerg til Lemvig med Foderstoffer strandet i Tauge ved Bovbjerg. Besætningen bjergedes ved Raketapparat. Skibet er senere bragt flot af Svitzer og ind til Lemvig i læk Tilstand.

Fredon, Jagt, har paa Rejsen fra Marstal i Ballast til Assens været paa Grund paa Østsiden af Lys. En Lodsmotorbaad fra Dyreborg bragte Skibet flot og ind til Dyreborg. Begge Ankere og c. 60 Favne Kæde er gaaet tabt.

Mareus, russisk Skonnert, har paa Rejsen fra Riga til Leith været paa Grund ved Kalveboderne. Flot med Assistance og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Hermes, Dpsk. af Gøteborg, er paa Rejsen til Holland med Plankelast grundstødt ved Nordenhuse, Nyborg. Svitzer assisterer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 3. Marts) Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 1. ds. herfra. — Alexandra, Kylliesbech, afg. Boston 25. Febr. hertil. — Algarve, Borries, afg. Algier 2. ds. til Malaga. — Anglo Dane, Wieneke, v. Holtenu 2. ds. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Havre 23. Febr. til Tunis. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga 29. Febr. herfra. — Arkansas, Petersen, dokker her. — Arno, Strubberg, v. Dover 1. ds. for Swansea. — Aurora, Fischer, afg. Reval 29. Febr. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Ghent 2. Febr. fra Reval. — Beira, Lunge, dokker her. — Beatrice, Randall, ank. hertil 28. Febr. fra New York. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 22. Febr. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Dunston 19. Febr. til Genua. — Chr. I. X. Müller, ank. London 1. ds. herfra. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 2. ds. fra Palermo. — Douro, Mortensen, ank. hertil 1. ds. fra Antwerpen. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15. Febr. til Buenos Aires. — Frederik Thomsen, ank. Pillau 2. ds. herfra. — Georgios I, Sorensen, v. Brunsbüttel 2. ds. for Hull. — Hollig Ollav, Holst, ank. Kristiania 3. ds. fra Kristianssand. — Hengest, Munch, ank. hertil 1. ds. fra Libau. — Hjelm, Sorensen, afg. Danzig 2. ds. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Burutisland 3. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. Libau 2. ds. fra London. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 25. Febr. til Philadelphia. — Kiev, Jørgensen, ank. Hull 2. fra Windau. — Kursk, Kann, ank. Rouen 28. Febr. fra Windau. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 29. Februar herfra. — Louise, Kruse, afg. Havre 29. Februar hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 18. Februar til Kristiania. — L. P. Holmblad, Swane, v. Dartmouth 19. Febr. til Boston. — Nicolai II, Kaas, ank. hertil 19. Febr. fra Boston. — Nisnij Novgorod, Sonne, dokker her. — Nordjylland, Kragh, afg. London 1. hertil. — O. B. Sulhr, Frisette, ank. Messina 29. Febr. fra Nænel. — Omsk, Jønsen, afg. Hull 2. ds. til Windau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 29. Febr. til New York. — Perm, Christensen, v. Brunsbüttel 1. ds. til London. — Pregel, Harder, afg. Pillau 1. ds. hertil. — Ribberhus, Bonnelykke, ank. hertil 1. ds. fra Riga. — Saga, Nielsen, ank. Rouen 28. Febr. fra Libau. — Saxo, Larsen, afg. Norrkøping 3. ds. til Libau. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 5. Febr. hertil. — Tiber, Beck, ank. Dunkerque 1. ds. herfra. — Tyr, Thaning, ank. hertil 1. ds. fra Windau. — United States, Wulff, ank. New York 27. Febr. fra Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, ank. Pillau 1. ds. herfra. — Vendsyssel, Riise, afg. Grimsby 29. Febr. hertil.

Dansk-russisk Damuskibsselskab. Russ, Petersen, ank. til Blyth 29. Febr. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. fra Blyth 17. Febr. til Colastine. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. fra St. Vincent 25. Febr. til Dunkerque. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Newcastle 7. Febr. til Colastine. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. fra Pensacola 20. Febr. til London. — Excellence Pleske, Brandt, ank. til Cyperes 15. Febr. — Pawel Andrejoff, Tanuebek, ank. til Newport 26. Febr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Castellannare 14. Febr. til Colastine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, afg. fra Blyth 28. Febr. til Aarhus. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. I. N. Madvig, Schjodt, afg. fra Pillau 2. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Neufahrwasser 2. ds. — Niels R. Finssen, Jørgensen, afg. fra Liban 2. Marts.

Heimdal. Anine, Leth, afg. fra Oran 3. ds. — Helga, Vanben Hansen, ank. til St. Nazair 3. ds. — Martha, Christensen, afg. fra Svaneå 25. Febr. — Elina, Rathjo, ank. til Tonlon 25. Febr. — Therese, Larsen, afg. fra Seaham 2. ds. — Simone, Olsen, afg. fra Arzew 25. Febr. — Joanne, Løfner, afg. fra Sunderland 20. Febr. — Daisy, Lagesen, afg. fra Dunston 26. Febr. — Vera, Riso, ank. til Seaham 28. Febr.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. til Newcastle 28. Febr. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Liverpool 29. Febr. til Kjøbenhavn. — Nordsoen, Gram, ank. til Middlesbro 25. Febr. — Fylla, Christensen, afg. fra Middlesbro 28. Febr. til Aarhus. — Gerd, Iversen, ank. til Aalborg 1. ds. — Hebe, Pedersen, ank. til Reval 1. ds. — Cito, Thøgersen, ank. til Newcastle 2. ds. — Napoli, Brinch, ank. til Antwerpen 26. Febr. — Bodil, Larsen, ank. til Rostock 1. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Zwijndrecht 26. Febr. — Norma, K. M. Nielsen, afg. fra Rudkjøbing 29. Febr. til Rotterdam. — Alfa, Lauritsen, ank. til Esbjerg 2. ds.

Vulcan. Vnlean, Nielsen, ank. til Blyth 3. ds. — Paris, Tholander, ank. til Kiel 29. Febr.

Jylland. Ebba, Gregersen, afg. fra Batoum d. 28. Febr. til Hamburg. — Karen, Uldall, afg. fra Aleksandria d. 2. ds. til Cypern.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Monaco 24. Febr. — Alexy Lorentzen, ank. Malmo 1. ds. — Dagny, Fischer, afg. fra Tyner 28. Febr. til Monaco. — Mary, Clansen, afg. fra Haugo 3. ds. til Ronen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Seaham Harbour 2. ds. — Livonia, Skov, ank. Glasgow 1. ds.

Østerøen. Gratia, Sørensen, afg. fra Cardiff 21. Febr.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. Shields 2. Marts. — Carbonia, Mathiasen, ank. Königsberg 28. Febr.

Dan. Fiona, Hansen, ank. Boness 2. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Alloa 3. ds.

Dannebrog. Amalierborg, Petersen, afg. Methil 2. ds. — Brattingsborg, Jørgensen, ankom Neapel 29. Februar. — Flynderborg, Larsen, ank. Methil 2. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Windau 1. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Spezia 27. Febr. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Libau 29. Febr. — Kronborg, Jensen, afg. Las Palmas 2. ds. — Rosenborg, Schnltz, ank. Stettin 3. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Huelva 27. Febr. — Stegelborg, Lund, afg. Barletta 28. Febr. — Stjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 1. ds. — Soborg, Hansen, ank. Huelva 21. Febr. — Uranienborg, Jensen, ank. Windau 28. Febr.

Damuskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. Windau 29. Febr. — Marselisborg, Andersen, afg. Knehinotz 23. Febr. — Skodsborg, Jensen, afg. Huelva 27. Febr. — Tuborg, Acerlin, afg. Chantenay 2. ds. — Ullsborg, Mollerup, afg. Genna 26. Febr.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Hull 1. ds. — Dansborg, Kühl, ank. Savona 29. Febr. — Jagersborg, Larsen, afg. St. Nazaire 27. Febr. — Kallundborg, Nielsen, ank. W.-Hartlepool 2. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. London 22. Febr.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Newcastle 2. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Civita Vecchia 26. Febr.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Stettin 2. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Suez 28. Febr. — Samui, Dahlenborg, ank. Bangkok 25. Febr. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 2. ds. — Cathava, Jensen, afg. Shanghai 2. ds. — Sibirien, Madsen, afg. Genna 21. Febr. — Siam, Cortsen, afg. Djibouti 27. Febr. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Perim 26. Febr. — Bintang, Gabe, afg. Tjilatip 26. Februar.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Kjøbenhavn 3. ds. til Rotterdam. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21.

Febr. til Havre. — St. Croix, Christensen, afg. Antigua 2. ds. til Dominica.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Memel 29. Febr. — Erindring, Nielsen, ank. Graugemouth 28. Febr.

Torm. Helene, Sørensen, afg. Blyth 28. Febr. til Neufahrwasser. — Agnete, Petersen, ank. Blyth 2. ds. — Hermia, Larsen, ank. Burutisland 2. ds. — Alice, Schultz, afg. Kiel 2. ds. til Methil. — Bornholm, Abrahamsen, ank. Burutisland 2. ds. — Nauta, Madsen, ank. Newcastle 3. ds.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Cardiff 27. Febr. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Newcastle 1. ds. — N. G. Petersen, Poulsen, ank. Kiel 2. ds. — Alfred Hage, Møller, afg. Antwerpen 3. ds.

Holm & Wonsild. Josey, Damm, ank. Messina 28. Febr. — Hugo, Steen, ank. Blyth 2. ds. — Clara, Magleby, afg. Newfairwater 3. ds. til W. Hartlepool. — Erik, Poulsen, ank. Methil 2. ds. — Axel, Christensen, ank. Slesvig 1. ds. — Absalon, Gran, ank. Sfax 28. Febr. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Blyth 2. ds. — Ulrik Holm, Bonneløkke, ank. Korsør 28. Febr. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. Blyth 29. Febr. — Farmatyr, Nielsen, afg. Trapani 28. Febr. til Valencia. — Veratyr, Villadsen, ank. Windau 2. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Brunswick 16. Febr. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Abziet 27. Febr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Foundrougne 27. Febr. — Urania, Clausen, ank. Aarhus 31. Decbr. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 3. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Fairwater 26. Febr. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Cardiff 26. Febr. — England, Andersen, ank. Windau 27. Febr. — Holland, Poulsen, afg. Calais 2. ds. — Rusland, Madsen, ank. Blyth 1. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Ko. Annette Furness, Larsen, ank. Blyth 2. ds. — Lady Furness, Andresen, ank. Kjøbenhavn 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, afg. Rotterdam 29. Febr. — Frankrig, Friis, ank. Newcastle 2. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. St. Louis du Rhone 25. Febr. — Belgien, Nielsen, afg. Las Palmas 2. ds.

H.Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 22. Febr. — Fnlton, Jørgensen, ank. Windau 1. ds. — Newton, Andersen, ank. Blyth 1. ds. — Edison, Sørensen, afg. Blyth 28. Febr. til Stettin. — Washington, Nielsen, afg. Sønderborg 2. ds. til Tyne Dock.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Huelva 2. ds. — Allan, Nielsen, afg. Boness 2. ds. til Aarhus.

Frem. Otto Rud, Hauch, ank. Bordeaux 1. ds. — Henrik Rjelke, Hansen, anløb Gibraltar 2. ds. — Ove Gjedde, Jans, afg. Valencia 22. Febr.

Frem. Ansta, Bagger, ank. Libau 27. Febr. — Vera, Thing, ank. Neufahrwasser 1. ds. — Froja, Nielsen, ank. Zwijndrecht 28. Febr. — Hertha, Rasmussen, ank. Danzig 29. Febr.

Karl A. Malmberg & Ko. Iveto, Frijs, ank. Danzig 2. ds. — Tor, Hårstedt, ank. Stralsund 1. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Thora, Thomsen, afg. Hamburg 3. ds. til Celebes. — Yrsa, Pedersen, ank. Fredkerikshald, 28. Febr. — Inga Storm, afg. Esbjerg 29. Febr. — Ætna, Pedersen, ank. Aalborg 2. ds.

Fans. Nordby, Havila, Duysen, ank. Mazatlan 25. Jan. fra Hamburg (120 Dages Rejse). — Copley Pedersen, afg. Newcastle 29. Febr. (NSW.) til Cal. Colosa.

Fans. Sønderho, Martha, Fischer, passerede 21. Febr. St. Cathrine Point, styrende Vest efter.

Svendborg. Pallesen, Nielsen, ank. Stavanger 22. Febr. — Ebenezer, Nielsen, ank. Tayport 23. Febr. — Venns, Jensen, ank. Fakse Ladeplads 25. Febr. — Cathrine, Hansen, ank. Vegesach 26. Febr. — H. S. Jensen, Larsen, ank. Rotterdam 26. Febr. — Doris, Kobke, ank. Vivenhoe 27. Febr. — Urda, Pilegaard, ank. Langesund 27. Febr. — Helge, Carlsen, ank. Kristiania 27. Febr. — Najaden, Rasmussen, ank. Aalborg 28. Febr. — Valborg, Rasmussen, ank. Oporto 28. Febr. — Cimbria, Nielsen, ank. Stralsund 28. Febr. — Roma, Jensen, ank. Stralsund 28. Febr. — Carl Moreh, Mortensen, ank. Boness 29. Febr. — Fulvia, Petersen, ank. Drobak 1. ds.

Æra. Ingolf, Nymann, ank. Setubal 24. Febr. — Maa-gen, Mortensen, ank. Svendborg 25. Febr. — Johanne, Hansen, ank. Malmo 27. Febr. — Astræa, Svane, afg. St. Anne (Gnade-løupe), 27. Febr. til Nantes. — Anne, Mikkelsen, ank. 27. Febr. til Liverpool. — Christian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 24. Febr. — Lauritz, Folmer, ank. Warnemünde 28. Febr. — Eden, Petersen, ank. Plymouth 28. Febr. — Argo, Clausen, afg. Horta 27. Febr. til Liverpool. — M. Hav, pass. Dungeness 25. Febr. for østg.

— Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kristiania 28. Febr. — Svane, Möllmann, ank. Kappeln 29. Febr. — Alf, Rasmussen, afg. Rødvig 28. Febr. til Brevik. — Kronen, Hermansen, ank. Lieth 1. ds. — Juliana, Christensen, ank. Edinburgh 1. ds. — Pampa, Svendsen, ank. Kristiania 29. Febr. — Gemma, Hansen, ank. Varberg 1. ds. — Skandia, Hay, ank. Drøbak 1. ds. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Nekso 2. ds.

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), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-For tegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

449. Lods-Station oprettet. Skagen Havn. Kattegat. I Skagen er ansat en Lods, som lodser til og fra Havnen, samt til Hirtsholmene og Frederikshavns Red. Lods til Skagen Havn kan ogsaa faas fra den ved Skageus-Rev stationerede Lodsdamper. (Kort Nr. 144, 186, 196 og 211. Danske Lods, Side 129. Havne-Lods, Side 100).

450. Sunket Vrag. Schultz's Grund. SØ. Kattegat. Et Skib er sunket 3/2 Sm S. 56° Ø. fra Fyrskibet Schultz's Grund. Masterne er c. 1 m over Vandet. En Vragvager er udlagt NV. fra Vraget, der snarest muligt vil blive afmærket med en Vraglystone eller askedelligjort.

451. Signal for at undgaa Paasejling. Fyrskibet »Lappe-Grund«. Sundet. Da Fyrskibet »Lappe-Grund« hyppigt bliver paasejlet, vil der frentidig, naar det fra Fyrskibet ses, at det staar i Fare for Paasejling, blive givet nogle Stod i Sirenen, for at hente vedkommende Skibs Opmarksomhed paa Faren. (Danske Lods, Side 253. Fyr-Fort. Nr. 170).

452. Rettelse til »Den Danske Lods« Side 407. Falster Ø.-Kyst. Østersøen. De i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 29/1404. Kjøbenhavn 1907 nævnte smaa Stenroser med 12 à 13 Fod Vand, ligger i Hestehoved Fyrs røde, faste Lysvinkel. Paa Side 407 i »Den Danske Lods«, 3die Linie f. o., rettes derfor »c. 15 Fod Vand« til »c. 12 Fod Vand«.

453. Prik udsat. Taasinge NØ. Farvandet Syd for Fyen. Halmprikken paa NØ.-Kanten af Landgrunden NØ. for Taasinge er nu udsat i 4 m Vand. (Kort Nr. 117, 125, 149 og 162). (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 158. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

454. Ledefyr tændt. Dievenow. Tyskland. Paa Dievenow Mundinges Ø.-lige Bred er tændt to Ledefyr, som holdt overet leder fra Søen til V.-Molens Hoved. Forfyret er et rodt, fast Fyr, der vises fra en Mast paa Ø.-Molens Indorende. Flammens Højde: 7 m. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Mast 157 m SØ. for Forfyret. Flammens Højde: 10 m. Brændetid: 1ste Marts—15de November. 54° 1' N. Br. 14° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

455. Undervands Klokke i Uorden. Fyrskibet »Fehmarnbelt«. Undervands-Klokken paa Fyrskibet »Fehmarnbelt« er i Uorden og giver midlertidigt intet Signal.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

456. Fyrskibet »Eider Galliot« atter udlagt. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Eider Galliot« atter udlagt paa Station.

457. Forandring i Afmærkning. Jade. Om kort Tid, samtidig med Sommermærkningen, foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Jade: Den hvide Baaketonde »Nordergründe W« udlægges i 16 m Vand, paa 53° 56' N. Br. 7° 58' Ø. Lgd. og den til Forsøg bestemte røde Undervands Klokketonde 500 m S. t. Ø. fra den. I Wangerooog Farvand ombyttes Spiritønde F ikke med en Baaketonde. Paa Miusener Old Oog NØ.-Kant udlægges i 9 m Vand en rød Stumpetonde, mærket »Mius. Old Oog«. 53° 47' 9" N. Br. 8° 1' 48" Ø.

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

Lgd. I Innenjade flyttes den røde Baaketonde V til 53° 34' 11" N. Br. 8° 10' 48" Ø. Lgd. i 9,5 m Vand, den røde Spiritønde X til 53° 33' 2" N. Br. 8° 10' 36" Ø. Lgd. i 14 m Vand, Tønde Y, der bliver en rød Baaketonde, til 53° 32' 21" N. Br. 8° 10' 40" Ø. Lgd., i 12 m Vand, og Lystonde Z til 53° 31' 42" N. Br. 8° 10' 44" Ø. Lgd. i 13 m Vand. Ankerbojen ved Fyrskibet »Aussenjade« indtrages. (Kort 119 og 180).

458. Lystønder atter udlagt. Jade. Lys- og Klokketonde 13 og Lystonde 16 i Innenjade er atter udlagt.

459. Skydeøvelser. Jade. Fra 1ste April til 31te Maj afholdes Skydeøvelser i Jade fra Kl. 7 Fm. til Kl. 6 1/2 Em., og den 6te—8de Maj tillige om Natten. Skydepladsen begrænses mod N. af Breddeparallellellene gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellellene gennem Seefeld Kirke. Naar der skydes, hejses rodt Flag paa Fortet, hvorfra der skydes, eller ved Ilavneindløb II, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Damperne med rodt Flag ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

460. Fyr midlertidig slukket. Rottumerooog. Holland. Rottumerooog røde og hvide, faste Fyr er midlertidig slukket.

461. Dybde aftaget. Thomas Smitgat. Zeogat van Tersceling. I Thomas Smitgat er Dybden aftaget. Grunden Engelschoek er tillagt ud i Farvandet.

462. Afmærkning i Orden. I Noordergat, Volkerak, West Hellegat, Hollandsch Diep, Noord Pampus og Mastgat er Afmærkningen nu i Orden.

463. Vrag. Fyrskibet »Haaks« SSV. Den 25de Februar 24 Sm SSV. fra Fyrskibet »Haaks«. 52° 36' N. Br. 4° 1' Ø. Lgd. En Mast, 2 m over Vandet.

464. Forandring af Fortøjtonder. Blackstake. Medway. England. Fortøjtonderne Nr. 34, 35, 36 og 37 har nu Nr. 49, 50, 51 og 52. Fortøjtonderne Nr. 48, 53, 54 og 55 er udlagt fra Queeborough Spit Baake henholdsvis i N. 37° V., 2, Kbl. S. 75° V., 4, Kbl. S. 72° V., 3, Kbl og S. 73° V., 5, Kbl. Queenborough Spit Baake: 51° 25' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

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

465. Tønde udlagt midlertidig. Pierres Noires. Etel. Frankrig. En sort og rød vandret stribet Spiritønde er i 21 m Vand udlagt ved SV.-kant af Pierres Noires (Chiviguete) medens den ny Baake bygges. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 82. Kjøbenhavn 1908).

466. Klipper fundet, Vrag. Grand Bassa. Liberia. Afrika V.-Kyst. I Grand Bassa er fundet en 4, m Klippe, 1, Sm N. 54° V. fra Grand Bassa Fyr og S. 43° V. fra Macdowell Point. En 6, m Klippe 0, Kbl N. 50° V. fra den forstævnte. Vraget af Dampskibet »Ascan Woermann« ligger sunket 14 Kbl N. 34° V. fra Grand Bassa Fyr og i S. 43° V. fra Macdowell Point. Grand Bassa Fyr: 5° 52' N. Br. 10° 4' V. Lgd.

467. Grund fundet. Watagheistic Sound. Gulf of St. Lawrence N.-Kyst. Canada. En lille 4 m Grund, Montcalm Rock, er fundet i Indløbet til Watagheistic Sound, 1, Sm N. 31° V. for Bold Rock og 1, Sm S. 85° Ø. fra den N.-ligste Ø ud for Seal Net Point (Pointe au Maurier). 50° 21' 15" N. Br. 59° 44' 41" V. Lgd.

468. Ledefyr slukket. Pine Island. Stamford Harbor. Long Island Sound. Connecticut. Forenede Stater i Nord-Amerika. Pine Island bugeste, hvide, faste Ledefyr, der vises fra en hvid Pæl paa Øens N.-Pynt, er permanent slukket.

469. Vrag afmærket. Governors Island N. New York. Bugserbunden »Edgar F. Luckenbach« er sunket i Indløbet til East River. En rød og sort vandret stribet Lystonde, der viser rodt Lys med Formærkelser, Lys 10 Sek., Morke 10 Sek., er i 11 m Vand udlagt tæt Ø. for Vraget, fra Governors Island Fyr i N. 19° Ø. og fra Statue of Liberty i N. 68° Ø.

470. Vrag afmærket. Governors Island. New York. En Lægter, Nr. 24, er sunket ud for Governors Island. En rød og sort vandret stribet Spiritønde er i 25 m Vand udlagt tæt NØ. for Vraget, fra Governors Island Fyr i N. 82 1/2° V. og fra Statue of Liberty i N. 72 1/2° Ø. Kun Masten er farlig for dybtgaaende Skibe.

471. Vrag. Fyrskibet »Winter Quarter Shoal« NØ. Virginia. Skonnerten »Emelie E. Birdsall« ligger sunket 6 Sm N. 28 1/2° Ø. fra Fyrskibet »Winter Quarter Shoal«. To Tonner er over Vandet. 38° 0' 40" N. Br. 75° 2' 0" V. Lgd.

472. Søgelyset vises undertiden ikke. Fyrskibet »Diamond Shoal«. North Carolina. Fyrskibet »Diamond Shoal« viser intet Søgelys, naar det er maanelyst. Desuden kan Søgelyset paa andre Tider være slukket i 1/2 à 1 Time, medens Kullene fornyes.

473. Taagsignal. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals«. North Carolina. Naar Dampfløjen i Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« er i Uorden, gives Taagsignal med Klokke, hvorpaa med Haandkraft kimes hver 1 Minut i 5 Sek.

474. Oplysning om Vrag. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« SV. North Carolina. Vraget af Skonnerten »William L. Walker« ligger sunket i 30 m Vand 35 Sm S. 64 1/2° V. fra Fyrskibet »Cape Lookout Shoals«. En Mast er 10 m over Vandet. 34° 5' N. Br. 77° 5' V. Lgd.

475. Vrag. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« SV. North Carolina. Et Vrag, sandsynligvis af Skonnerten »Helen E. Taft«, ligger sunket 18 Sm S. 56 1/2° V. fra Fyrskibet »Cape Lookout Shoals«. Topperne er over Vandet. 34° 9' 30" N. Br. 76° 43' 0" V. Lgd.

476. Tønder midlertidig flyttet. St. Simon Sound. Georgia. Uden for St. Simon Sound er følgende Tønder paa Grund af Uddyb-

ningsarbejder midlertidigt flyttet saaledes: Outer Stumptonde Nr. 0, 1½ Kbl S. 71½ V. hen og Entrance Klokketønde St. S. 1 1½ Kbl S. 46½ Ø. hen.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav

477. Vrag. Marowijne Rivier. Surinam. En tremastet Skonnert er sunket c. 6, Sm N. 44° Ø. fra Fyret paa Galibi Punt, uden for Mundingen af Marowijne Rivier. To Topper og Sprydet er over Vandet 5° 49', N. Br. 53° 56' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

478. Tønde udlagt. Sao Francisco do Norte Flod. Alagoas. Brasilien. En rød Spidstønde er udlagt uden for Barren ved Sao Francisco do Norte Flod. Barren ligger paa 10° 30' S. Br. 36° 21' V. Lgd. Paa Barren ved Sao Francisco do Sul Flod ligger ingen Tønde.

479. Fyrtaarn forandret Farve. Arvoredo. Santa Catharina Strait. Arvoredo Fyrtaarn er malet mørkerødt. 27° 18' S. Br. 48° 22' V. Lgd.

480. Tønder udlagt. San Clemente Bay. Rio de La Plata. Uruguay. Lobet til San Clemente Bay er afmærket saaledes: En hvid Kugletønde i 3, m Vand, 6, Sm N. 24° V. fra Cape San Antonio Fyr. En hvid Spidstønde med afkortet Spids i 3, m Vand, 4, Sm N. 8° V. fra samme Fyr. En rød Spidstønde i 4, m Vand, 2, Sm N. 36° Ø. fra samme Fyr. En rød Spidstønde med Ballou i 3, m Vand, 1, Sm N. 30° Ø. fra samme Fyr. En rød Spidstønde med Ballou i 5, m Vand, 1 Sm N. 20° Ø. fra samme Fyr. De to første Tønder afmærker N.-Siden af Cabo Bank og skal holdes om Styrbord, naar man nærmer sig Bugten, de andre skal holdes om Bagbord. Cape San Antonio Fyr: 36° 19', S. Br. 56° 46' V. Lgd.

481. Vagttaarn opført. Punta Chada. Rio Negro. Argentina. Paa Punta Chada (Flat Point) er opført et pyramideformet, 16 m højt Vagttaarn. Signalerne gives fremdeles ved Baaken med Signalmast paa Punta Redonda (Main Point). 41° 2' S. Br. 62° 44' V. Lgd.

482. Baake opført. Grund findes ikke. Yanez Bay. Chili. Paa Toppen af Uchahuapi Islet, Yanez Bay, er opført en rød og hvid vandret stribet, 5 m høj Baake med hvid Cylinder paa Toppen, 76 m over Vandet. 37° 22', S. Br. 73° 40' V. Lgd. Der findes ingen Grund SV. for Liles Point. Børne Pichihuapi og Uchahuapi er henholdsvis 43 og 76 m høje; de ligger hinanden nærmere end angivet i Kortet og er forbundet ved et Rev, som falder tørt ved Lavvande.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

483. Semafor Station nedlagt. Punta Llobregat. Spanien. Semafor Stationen paa Punta Llobregat er nedlagt.

484. Oplysning om Vrag. Alfaques. Vraget af Kutteren »Joven Antonio« ligger sunket i S. 5° Ø. fra San Carlos Fyr og i S. 85° V. fra La Bana Fyr. Med haardt Vejr maa man ikke stole paa, at San Carlos Fyr brænder. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 352. Kjøbenhavn 1908).

485. Semafor flyttet. Ile de Pomègues. Marseille. Frankrig. Semafor paa Ile de Pomègues er flyttet 2½ Kbl N. 64° Ø. hen. 43° 16' 3" N. Br. 5° 17' 44" Ø. Lgd.

486. Forandring af Belysning. Savona. Italien. Den 1ste Marts 1908 forandres det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Molen della Casse ved Savona Havn til et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 2½ Sek., Mørke 2½ Sek. Det røde, faste Fyr paa Bølgebryderens Yderende forandres til et rødt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 2½ Sek., Mørke 2½ Sek. Det er elektriske Fyr, indrettet saa at det ene viser Blink, medens det andet er formørket, og omvendt.

487. Løb atter aabent. Golfo di Spezia. Lobet mellem Torre Scuola og Punta Scuola er atter aabent, efter at Uddybningen er fuldført.

488. Fyr atter i Orden. Africa Rock. Formiche di Montecristo. Italien V.-Kyst. Fyret paa Africa Rock er atter i Orden og viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 1 Minut.

489. Forandring i Afmærkning. Triest Havn og Bai von Muggia. Gulf von Triest. Østerrig-Ungarn. Ved Havnearbejderne ved Triest er Tønde Nr. 8 og Pølene 1—5 og 7 inddraget. Den N.-løste Bølgebryder I er nu over Vandet. Over Bølgebryder II er Dybden 6 m. Over Bølgebryder III, der bliver c. 9 Kbl lang, er der mod N. 6 m Vand tiltagende til 19 m. For Indgaende i Triest Havn skal man holde Fyrskibet med de tre røde Fyr lodret for hverandre ved N.-Enden af Byggearbejderne om Styrbord. For Indgaende i Bai von Muggia skal man holde Fyrskibet med de to røde Fyr lodret for hinanden ved S.-Enden af Byggearbejderne om Bagbord. Skibe, der fra Triest vil staa ind i Buht von Muggia, skal gaa midt imellem det røde og det hvide Fyr lodret for hinanden paa S.-Enden af Bølgebryder I og den sort og hvid stribede, spidse Tønde Nr. 10, med S.-lig Kurs. Man maa ikke passere over den S.-lige Del af Bølgebryder III eller rønnen Lobene mellem de forskellige Bølgebrydere. 45° 38', N. Br. 13° 46', Ø. Lgd.

490. Lystønde udlagt. Pola. Ved Indlobet til Pola Havn er en hvid, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 2 Sek., udlagt ved Havnearbejderne, fra Fyret Kap Compare i N. 9° V., 3½ Kbl og fra Fyret Spitze Peneda i S. 78° Ø. For Indgaende skal Lystønden holdes om Styrbord, og man maa ikke gaa mellem den og Kap Compare. Lystønden flyttes N. efter, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. 44° 52', N. Br. 13° 47', Ø. Lgd.

491. Fyr forandret. San Giorgio. Lesina. Fyret paa Pynt San Giorgio er slukket. Et hvidt, fast Fyr er tændt 40 m N. for det gamle Fyr. Flammens Højde: 14, m. Synsviddens: 9 Sm. Fyret skjules af Land fra S. 75° V. gennem V. til N. 50° V. Det vises fra et lirkantet Taarn ved et Beboelseshus, 30 m fra Kysten. 43° 7', N. Br. 17° 12' Ø. Lgd.

492. Fyrs Karakter. Cap Serrat. Tunis. Cap Serrat Fyr er et Fyr med To-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1½ Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1½ Sek. 37° 13' 55" N. Br. 9° 12' 38" Ø. Lgd.

493. Lystønde udlægges. Oran. Alger. I Slutningen af Marts 1908 udlægges en rød Lystønde, der viser grønt Lys, i 22 m Vand. 1½ Kbl fra Oran Havnemøles Hoved, ved Yderenden af Arbejderne til Molens Forlængelse. 35° 43' N. Br. 5° 19', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

494. Vandstandsmaaler anbragt, Baake borttaget. Kleta Rif. Vandstandsmaaler borttaget. Soerabaja. Java N.-Kyst. Paa Kleta Rif er den rød og sort vandret stribede Baake med Kegel borttaget og en selvregistrerende Vandstandsmaaler anbragt. 7° 19' 30" S. Br. 112° 52' 15" Ø. Lgd.

Vandstandsmaaleren c. 1 Sm uden for Kysten lige over for Mundingen af Kocana Medokan Kidoel er borttaget. 7° 19', S. Br. 112° 50' Ø. Lgd.

495. Fyr forandret. Bansasring. Straat Bali. Java Ø.-Kyst. Det lave, røde, faste Ledefyr paa Hoek Bansasring er forandret til et rødt Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink af 1 Sek.s Varighed. Synsviddens i Fyrlinien: 9 Sm. 8° 4' S. Br. 114° 25', Ø. Lgd.

496. Tidssignal flyttet. Hongkong Harbour. China. Tidssignalet med Kugle gives nu fra Signalmasten paa Toppen af Højen, c. 1 Kbl NV. for Chinsalchui Point. 22° 18' N. Br. 114° 10', Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 5. Marts 1908. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 20.

Vraglystønde udlagt. Schultz-Grund SØ. Kattagat.

Vraglystønde, visende grønt Blink hvert ¼ Minut, er udlagt 125 Meter SØ. for det S. 56° Ø. for Schultz-Grund Fyrskib i 3,7 Sømil's Afstand sunkne Vrag.

Marineministeriets Admiralitetets-Departement, d. 4. Marts 1908.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Traflet Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

(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 Utaf og til Iidslukning
„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

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



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

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

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

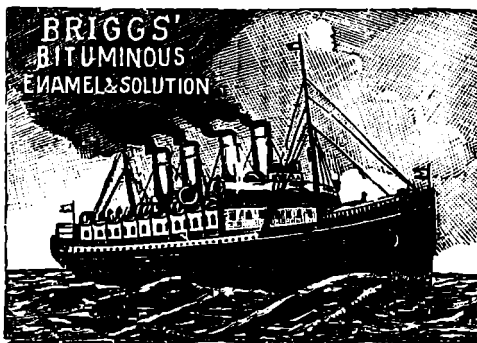
F. N. Halmøe.
Telefon 229.

Nyhed!

Skandinavisk Søfartskalender

Redigeret og udgivet af H. P. Grønlund-Jøppesen
Special Udgave over danske Havne er udkommet.
Kan bestilles paa Ekspeditionen, Stormgade 16 K., eller gennem Telf. H 1134, samt hos enhver Boghandler i Danmark, Norge og Sverig.

Pris 3 Kr.



Emallien pålægges varm — 1/10'' tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen pålægges kold ligesom Farve. Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	89—88 1/2	88 1/2	88 3/4
Danmark.....		56	62
Norden.....	81 1/2—7 1/4	81 1/4	81 1/4
Kjøbenhavn.....		48	51
Carl.....		75	85
Dannebrog.....		80	83
Skjold.....		50	52
Urania.....		32	45
Union.....	51—50 1/2	50	51
Dampsk. af 1896.....		—	—
Højmdal.....		—	—
Østasiatiske.....	121 1/4—123	122 3/4	123
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....	20	17	21
Gorm.....	85	84	88
Torm.....		50	80
Inga.....		40	58
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		121	200
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		55	70
Dansk-russisk Dampsk.....	63 1/2	63	64
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % i tatts amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		95 1/4	97 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		84	85
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..	91 1/4	91 1/2	91 3/4
4 % — — 1. — ..		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 3/4	88
4 % — — 7. — ..	92	91 3/4	92 1/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 1/2	92 3/4
Aktier.			
Nationalbank.....		152 1/2	163 3/4
Privatbank.....	114 3/4—1 1/4	114	114 1/2
Landmandsbank.....	130 1/2—1 1/4	130 1/2	130 3/4
Handelsbank.....	134 1/2—135	134 1/2	134 3/4
Grundejerbank.....	30—31	30 3/4	31
Burm. & Wain.....	65—66 1/4	65 1/2	66
Helsingørsk Jærnsk.....	97 3/4—98	97 1/2	98 1/2
Sukkerfabr.....		206 3/4	208
Bryggeri Aktier.....	138 1/2	138 1/2	139

Veekselkurs d. 3. Marts 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.27	18.23
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.00	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Marts 1908.

Russiske Noter.....	213.95
4 % Russiske Consols.....	81.10
3 1/10 % — Boden Kredit.....	72.80
5 % Mexikanske 1899.....	101.10
5 % Rumænske Stats.....	100.40
4 % — — 1890.....	91.90

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

„Foren. Dampsk.“ 46,000, „Norden“ 20,000, „Kbhvn.“ 14,000, „Union“ 10,000, „Østas. Komp.“ 264,000, „Skjold“ 26,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 106,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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“.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jorduhn, i Løgster Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbm. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Medlemmerne

af

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

meddeles herved, at man har fundet det rigtigst at forandre Tiden for Sommer- og Vinterfragterne saaledes:

Sommerfragterne gælder fra 15. April til 15. September.

Vinterfragterne — — 15. September til 15. April.

P. R. V.

C. Minor Rasmussen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leveraender til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

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

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 38162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen.
Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Galease.
En Galease, stor 22,22
Tons Netto, laster 1000 Ctn.
dw. og har de sidste Aar
udelukkende sejlet med Mel
og Cement, er til Salg hos
Rasmussen & Nielsen
Skibsbyggere
Nykjøbing, Falster.

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

Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69, Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“.



Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjærnekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenure

Telefon-Nr.
42

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Udbyttet for 1907, 10%
udbetales fra Dags Dato i
Privatbankens Hovedkontor
mod Aflevering af Kupon Nr. 9.

Jagt „Enigheden“

30 Reg. Tons Netto, laster
1,300 ctn. d. w., godt vedlige-
holdt, beliggende Kjøbenhavn
er til Salg ved Henvendelse
til

C. Møller & Son,
Skibsmæglere.
Nyhavn 10.

Sejlskib til Salg.

Skbg. „Berthel“, 300 T. d.
w. — 100 Stds. — bygget i
Brake 1859 af Eg. Skroget er
godt og stærkt. Fordelagtigt
for Sejlads paa Nord- og
Østersøen.

Skibet er oplagt i Bogense
og paavises af Lods Nielsen.

Mægler Chr. Clemmesen,
Odense.

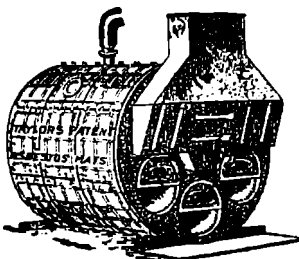
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort Illustrerede Katalog.

LANDMANDSBANKEN

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

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Herr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,
Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henbørende Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henbørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverønder til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1848.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrietensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybyggerier. Reparationer.
Moderate Priser.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas vördenmt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

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,

131, Vestervoldgade. Telefon 5562.

**Ægte engelsk
Bitumenfernis**

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

**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.

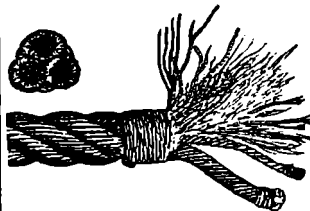
Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

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.

Taifuntrosser

(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

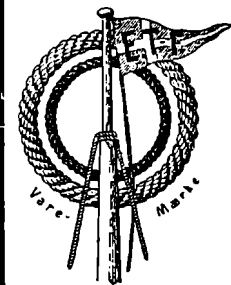
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

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 i de

fleste Provincesbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.

124.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasing og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Marts 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slægger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirrope
Redningskrandse og Redningsbælter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

Tyne Dock Engineering Co. lim.
South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

A. dr.: St. Anna: Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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

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

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

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

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres klostetter
Nyhavn 37

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave at

Haandbog i praktisk Sømandsskab

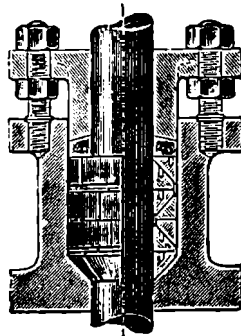
af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i København hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.



Howaldtswerke, Kiel.

**Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning**
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: København K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Jagt „Enigheden“

30 Keg. Tons Netto, løster
1,800 ctn. d. w., godt vedlige-
holdt. beliggende i København
er til Salg ved Henvendelse
til

C. Møller & Søn,
Skibsmæglere.
Nyhavn 10.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det **bedste**
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjæbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

Bidrag til Sømandslønnen
i fremmede Havne hedes sendt
til Kasseren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.



Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Forstædernes

Brotfabriker

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen.
Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA

DANSKE LLOYD,

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

Skibsførere og Styrmand,

hvis Skibe befarer Atlanterhavet, og som kunne ønske
velvilligst at foretage meteorologiske Observationer for
det danske meteorologiske Instituts nautiske Afdeling,
bedes henvende sig til Afdelingschefen, Kaptajn C. J.
Hansen, paa Met. Institut i Grønningen hver Dag Kl.
10—3.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark. Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos
S. FRIEDLÆNDER
Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjæbmagergade 26.

Telefon 1080 & 9442.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—4 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensens Efft.

Sølvtorvet 4.
Telef. Bno 1516 y.
Lager af Ulre, Barometre, Termometre.
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Brugte Frimærker købes. Alle
Slags udenlandske Frimærker
samt Frimærkesamlinger kø-
bes. Omgaaende kontant Af-
regning. Hans Skorogaard, Fri-
mærkeforretning, Esbjerg.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Vogts Pendulpropeller.

Som det vil være adskillige af *Dansk Søfartstidendes* Læsere bekendt indgik Ingeniør H. C. Vogt i sin Tid til Bestyrelsen for Dansk Ingeniørforening med Forslag til Bygning af en Motorskonnert (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 3/1906), med hvilken det var Meningen at anstille indgaaende Sammenligningsforsøg mellem Pendulpropeller og Drivskruer. Bestyrelsen for den nævnte Forening stillede sig velvilligt til Tanken og tog Initiativet til Nedsættelsen af et Udvalg, der med Underdirektør A. H. M. Rasmussen som Formand skulde kontrollere Forsøgene. Udvalgets øvrige Medlemmer var d'Hr. Direktør P. M. Tegner og Direktør C. J. B. Winsløw.

I Løbet af 1906 lykkedes det Ingeniør Vogt at faa Skonnerten bygget, og i 1907 blev der derefter med Marineministeriets Understøttelse anstillet en Række Forsøg, om hvis Resultat Udvalget til det nævnte Ministerium afgav en Betænkning, der i Hovedpunkterne vil findes gengivet nedenfor:

•Motorskonnerten, der er 24,3 m lang, 5,55 m bred, og hvis Dybgaende paa Prøverne har været 2,22 m for og 2,56 m agter, er bygget paa J. Koefoeds Skibsbggeri, Faxø Ladeplads. Til Fremdrivningsmotor benyttedes en Tre-cylinder Firtakt Petroleumsmotor af »Dan«-Typen.

Paa den agterste Cylinder var opsat en Indikator. Bremshestekraften bestemtes ved Tovbremse paa begge Svinghjul. Standard White Petroleum, Vægtfylde ved 15° C. 0,802, Flamme-punkt 29½° C., benyttedes.

Paa Grundlag af Forsøgsdata fra en Bremseprøve kan opstilles følgende Tabel, idet dog bemærkes, at den indicerede HK. kun er omtrentlig, da der ikke var indrettet Indikatorbevægelse paa alle Cylindre.

Motorens Omdr. pr. Min.	Omtrentlig I. HK.	B. HK.	Petroleumsforbrug i kg pr. B. HK. T.	Omtrentlig mekanisk Virkningsgrad
235	41,6	24,4	0,532	0,585
245	44,8	29,6	0,560	0,660
255	48,4	33,1	0,598	0,685
265	52,0	35,5	0,630	0,685
275	56,0	37,0	0,665	0,660
285	60,4	33,1	0,690	0,630

Efter Bremseprøven blev Motoren forsynet med større Forgassere, hvorved den blev i Stand til at udvikle en større Hestekraft ved et lavere Omdrejningsantal.

Efter at Motoren var bleven indsat og Drivskruen paasat, foretoges d. 23. April 1907 Hastighedsprøver paa Vedbækmilen med Skonnerten som Skrueskib, hvis Resultater kan sammenfattes i følgende Tabel:

Hastighed i Knob	Motorens Omdrejning pr. Minut	Omtrentlig I. HK.	Petroleumsforbrug i kg pr. Time
3	140,5	16,8	7,2
4	176,5	35,3	8,4
5	215,5	63,3	11,8
5,72	244,4	66,8	18

Der afholdtes derefter Drejningsprøver, hvis Resultater var følgende:

Drejning til	Motorens Omdrejninger		Tid til at dreje	
	før Drejningen	under Drejningen	Halve Cirkel	Hele Cirkel
Styrbord	240	—	—	—
	—	232	1 ^m 25 ^s	3 ^m 7 ^s
Bagbord	236	—	—	—
	—	224	1 ^m 27 ^s	3 ^m 11 ^s

Følgende Manøvreprøver foretoges:

Skonnerten gik med fuld Hastighed frem, Omdr. 242, I. HK. c. 72; Skruen kastedes om til fuld Kraft Bak, Omdr. 216, I. HK. c. 67. Skonnerten laa da stille efter 1^m 27^s Forløb.

Under Sakning, Omdr. 242, I. HK. c. 76 med Roret lagt Styrbord, drejede Skonnerten til Bagbord, og Farten under Sakning var 2,5 Knob.

Efter at Prøverne med Skonnerten som Skrueskib var afsluttet, paabegyndtes Installationen af Vogts Pendulpropellermekanisme, og Skonnerten toges i Flydedok.

Den 11. Juli foretoges Hastighedsprøver paa Vedbækmilen med Skonnerten med Vogts Pendulpropeller, hvis Resultater kan sammenfattes i følgende Tabel:

Hastighed i Knob	Motorens Omdrejning pr. Minut	Propellerens Svingninger pr. Minut	Omtrentlig I. HK.	Forbrug i kg pr. Time
4	171	39,8	38	10,4
5	247	57,4	71	17,5

Der afholdtes derefter Drejningsprøver, hvis Resultater var følgende (se omstaaende Tabel):

Følgende Manøvreprøver foretoges:

Skonnerten gik med fuld Hastighed frem, Omdr. 235, I. HK. c. 71. Propellerne drejedes om til Bak i Løbet af 40 Sekunder, Skonnerten drejede 110° og laa stille efter 1 Minuts Forløb. Under Sakning, Omdr. 222, I. HK. c. 65, loggedes Farten til 2,3 og 2,7 Knob.

Skonnerten gik med fuld Sakning, Omdr. 224, I. HK. c. 67. Propellerne drejedes om til Frem i Løbet af 50 Sekunder, Skonnerten drejede 110° og laa stille efter 1^m 10^s Forløb.

Skonnerten gik med fuld Hastighed frem, Motoren udløstes, hvilket tog 5^s, derefter skiftedes Propellerne om til Bak i Løbet af 27^s, Skonnerten laa stille efter 1^m 10^s Forløb.

Under Sakning med fuld Hastighed udløstes Motoren, hvilket tog 4^s, derefter skiftedes Propelleren om til Frem i Løbet af 25^s, Skonnerten laa stille efter 1^m 11^s Forløb.

Af Resultaterne fra Hastighedsprøverne med de to Fremdrivningsmidler fremgaar det, at ved fuld Kraft vindes c. ¾ Knob ved at benytte Skrue i Stedet for Pendulpropeller. Det skal dog bemærkes, at der for Pendulpropellerens Vedkommende ikke har været Lejlighed til at undersøge Indflydelsen af Fjedrene, Størrelsen og Udslaget af selve Propellerbladet m. m., saa

Drejning til	Motorens Omdrejninger		Tid til at dreje		Tid til at skifte Ror eller Propeller	Anmærkninger
	før Drejning	under Drejning	Halve Cirkel	Held Cirkel		
Styrbord	259	—	—	—	—	For Roret alene
	—	255	2 ^m 23 ^s	5 ^m 9 ^s	4 ^s	
Bagbord	258	—	—	—	—	For Roret alene
	—	255	2 ^m 2 ^s	4 ^m 13 ^s	4 ^s	
Styrbord	259	—	—	—	—	*) For Propel drejet 35°
	—	236	1 ^m 31 ^s	2 ^m 47 ^s	15 ^s	
Bagbord	259	—	—	—	—	*) For Propel drejet 35°
	—	232	1 ^m 46 ^s	3 ^m 8 ^s	15 ^s	
Styrbord	257	—	—	—	—	**) For Propel drejet 50°
	—	224	1 ^m 16 ^s	2 ^m 26 ^s	19 ^s	
Bagbord	256	—	—	—	—	**) For Propel drejet 50°
	—	216	1 ^m 18 ^s	2 ^m 31 ^s	25 ^s	

*) Under Prøverne med Propellerne drejet 35° var Roret fastsurret.

**) Under Prøverne med Propellerne drejet 50° var Roret løst og drejede sig henholdsvis til Bagbord og Styrbord under Drejningen.

at det er sandsynligt, at et noget bedre Resultat i Retning af Fremdrivningsevne vil kunne opnaas, dersom Forsøgene fortsættes.

Pendulpropellerne giver Skibet en fortrinlig Dreje-
evne.

(Sluttes)

Kjøbenhavn, d. 12. Marts 1908.

Fra Udenrigsministeriet har Fællesrepræsentationen modtaget nedenstaaende Beretning fra Generalkonsulatet i Stockholm, dateret d. 6. Februar 1908.

Udfaldet af en Retssag, der afgjordes ved den svenske Højesterets Dom af 26. Februar f. A., fortjener vistnok at kendes af danske Rederier, hvorfor Generalkonsulatet herved tillader sig at bringe et kortfattet Referat af Sagen.

Et norrøpingsk Skibsklarerersfirma havde besørgt et svensk Dampskibs Indklarering men var selv Ihænder af Konnossementet paa den Kulladning, Skibet førte. Ved Afregningen af Fragten afkortede Firmaet i Fragtbeløbet 1 pCt. som Provision for Inkasseringen af samme. Rederiet gjorde Indsigelse herimod, da Firmaet ikke havde modtaget noget Hverv af Skibet til at inkassere og ikke burde beregne sig Provision af den Fragt, det selv i Egenskab af Ladningsmodtager havde at betale. Det oplystes imidlertid, at den virkelige Ladningsmodtager var en Fabrik i Norrkøping, at Ladningen var solgt cif Norrkøping, og at Fragten som Følge af sidstnævnte Stipulation var betalt af Fabriken mod tilsvarende Afkortning i Fakturabeløbet. I Henhold til disse Omstændigheder fandt de to første Instanser Firmaets Beregning rigtig og frifandt det for Rederiets Søgmaal til Provisionens Tilbagebetaling. Højesteret statuerede imidlertid det modsatte Resultat, med den Begrundelse, at Firmaet i Egenskab af Konnossementshaver selv havde været forpligtet til at erlægge Fragten, og at Opfyldelsen af denne dets Forpligtelse ikke udgjorde nogen Inkasseringshandling, der kunde berettige til Provision.

Firmaet krævede endvidere hos Rederiet Godtgørelse for Benyttelsen af nogle for Kullastens Losning om Bord paa Skibet anbragte Stilladser. Certepartiet indeholdt nemlig en Bestemmelse om, at Ladningen skulde losses i Overensstemmelse med Brugen i Losningshavnen, og i Følge Skik og Brug i Norrkøping Havn anbragtes — som det var oplyst — slige Redskaber paa Skibenes Bekostning om Bord paa kullastede Skibe. Ogsaa paa dette Punkt gav Højesteret, i Modsætning til de foregaaende Instanser, Rederiet Medhold. Den Omstændighed, at Losningen skulde foregaa paa en vis sædvanemæssig Maade, kunde nemlig efter Højesterets Skøn ikke forpligte til Erstatning for Benyttelsen af Stilladserne, naar ingen Aftale derom var truffen. For det her berørte Spørgsmaals Vedkommende afgav dog en enkelt Højesteretsdommer et afvigende Votum.

Østasiatisk Kompagni. Ved et d. 5. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni blev det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, at der efter foretagne Afskrivninger betales 8 pCt. Udbytte.

Til Reservefonden henlægges 250,000 Kr., i ny Regning overføres 418,865 Kr., hvorhos der foreslaas henlagt til en Pensionsfond 250,000 Kr.

Generalforsamlingen er fastsat til d. 30. Marts d. A.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber i 1907. Dampskibsselskabet Dannebrog har i Brutto Fragt opsejlet Kr. 2,936,238.79, der med Fradrag af Skibenes Udgifter, Administrationsomkostninger, Renter etc. giver et Netto Overskud af Kr. 512,873.98.

Af Netto Overskudet afskrives paa Bygningskontoen Kr. 337,873.98, medens Kr. 175,000 eller 5 pCt. af Aktiekapitalen foreslaas udbetalt i Udbytte.

Status balancerer med Kr. 5,113,068.59, Aktiekapitalen er Kr. 3,500,000, og Skibene, hvis Indkøbsværdi er Kr. 6,189,191.08, staar nu bogført til en Værdi af Kr. 4,699,012.69.

Dampskibsselskabet af 1896 har i Brutto Fragt opsejlet Kr. 1,750,118.17, der med Fradrag af Skibenes Udgifter, Administrationsomkostninger, Renter etc. giver et Netto Overskud af Kr. 307,733.82.

Af Netto Overskudet afskrives paa Bygningskontoen Kr. 207,733.82, medens Kr. 100,000 eller 5 pCt. af Aktiekapitalen foreslaas udbetalt i Udbytte.

Status balancerer med Kr. 2,547,338.61, Aktiekapitalen er Kr. 2,000,000, og Skibene, hvis Indkøbsværdi er Kr. 3,089,986.10, staar nu bogført til en Værdi af Kr. 2,365,805.57.

Dampskibsselskabet Neptun har i Brutto Fragt opsejlet Kr. 1,034,035.41, der med Fradrag af Skibenes Udgifter, Administrationsomkostninger, Renter etc. giver et Netto Overskud af Kr. 146,956.93.

Af Netto Overskudet afskrives paa Bygningskontoen Kr. 96,956.93, medens Kr. 50,000 eller 5pCt. af Aktiekapitalen foreslaas udbetalt i Udbytte.

Status balancerer med Kr. 1,807,543.87, Aktiekapitalen er Kr. 1,000,000, og Skibene, hvis Indkøbsværdi er Kr. 1,856,088.29, staar nu bogført til en Værdi af Kr. 1,670,351.99.

Paa et d. 6. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Heimdal vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 5 pCt. i Udbytte for Aaret 1907.

Mønstringskontoret meddeler:

Mønstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1907 foretaget Mønstringer til 3,597 Skibe, hvortil er mønstret ialt 39,982 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	17,446	Mand,
— - Sejlskibe	942	—
Afmønstret fra Dampskibe	15,149	—
— - Sejlskibe	818	—
Ommønstret til Damp- og Sejlskibe	5,627	—

Ialt... 39,982 Mand.

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 1,038, er udfyldt af Kontoret, ligeledes er samtlige til Paa- og Ommønstringen svarende Afregningsbøger, ialt 20,005, udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 19 Mand til 13 Skibe med et Beløb af 732 Kr. 94 Øre. Desuden er til Ikke-Værnepligtige og Udlændinge udstedt ialt 2,530 Søfartsbøger.

Lodsers Ulykkesforsikring. Igennem Indenrigsministeriet er under 11. Februar d. A. udfærdiget en kgl. Anordning, hvorved i Henhold til § 5 i Lov Nr. 65 af 30. Marts 1906 om Udvidelse af Lov Nr. 71 af 3. April 1900 om danske Fiskeres Ulykkesforsikring til ogsaa at omfatte anden Søfartsvirksomhed m. v. anordnes, at Bestemmelserne i førnævnte Lov bringes til Anvendelse paa Lodsoldermænd og Lodser, herunder fast ansatte Reservelodser og Hjælpeodser, samt andre Personer, der bebeskæftiges ved Lodsgærning.

Som Følge heraf kan de nævnte Personer, Lodsoldermænd, o. s. v., blive Medlemmer af Ulykkesforsikringsforeningen for danske Fiskere og er som saadanne forsikret mod Følgerne af alle Ulykkestilfælde, der rammer dem under Lodsgærning, saa vel

som af de Ulykkestilfælde, der maatte ramme dem i et af de andre Erhverv, der falder ind under Foreningens Risiko, f. Eks. Fiskeri.

Oplægning af Tonnage paa Tynen. Som et Bevis paa de stadig herskende trykkede Forhold indenfor Skibsfarten, meddeles det i Shipp. Gaz. for d. 6. ds., at den paa Tynen oplagte Tonnage siden Aarsskiftet har været i stadig tiltagende. Henimod 50 Skibe med en Netto Reg.-Tonnage af c. 54,000 Tons ligger paa Tynen uden Beskæftigelse. Det er flere Aar siden den oplagte Tonnage har været saa stor, men den har dog tidligere været oppe paa c. 100,000 Tons om end ikke for længere Tid ad Gangen.

De for Tiden herskende Vanskeligheder bestaar hovedsagelig i det at skaffe sig lønnende Returfragter, skriver Bladet. Kulfragterne har været lavere, end de er nu, men de er endnu ikke høje nok til at bære Udgifterne ved Ud- og Hjemrejsen, og Rederne foretrækker derfor at lægge Skibene op.

Den nuværende oplagte Tonnage er dog langt fra stor nok til at have nogen mærkbar Indvirkning paa Fragtraterne, og det befrygtes, at en Bedring ikke vil indtræffe, før Østersø-Havnene lukker op.

Tyske Dampskibsselskaber i 1907. Hamburg—Amerika Liniens Aarsregnskab udviser en Netto Fortjeneste for Aaret 1907 af £ 1,250,000 i Mod-sætning til £ 1,600,000 det foregaaende Aar. Selskabet har vedtaget at udbetale 6 pCt. i Udbytte mod 10 pCt. det foregaaende Aar.

Tysk-australsk Dampskibsselskab har vedtaget at udbetale 8 pCt. i Udbytte for Aaret 1907. Selskabets Netto Fortjeneste beløber sig til 1,216,574 Mk. mod 994,308 Mk. det foregaaende Aar.

Dampskibsselskabet Hansa giver 8 pCt. i Udbytte for Aaret 1907 mod 6 pCt. Aaret forud.

Poulsens traadløse Telegrafi. Paa given Foranledning meddeler Marineministeriet, at Marinen ingensinde har foretaget nogen Konkurrence-Prøve mellem det Poulsenske System for traadløs Telegrafi og andre Systemer. Den Omstændighed, at den danske Regering i Fjor gennem nogle Bestillinger hos et tysk Firma har søgt kompletteret sin oprindelige Udrustning efter Gnist-Systemet, kan absolut ikke opfattes som et Udtryk for, at Marinen foretrækker Gnist-Systemet.

Marinen imødeser med stor Interesse de forestaaende Forsøg med Apparater efter Poulsens System.

Dispachør-Eksamen. Ved en Tirsdag d. 10. Marts afsluttet Dispachør-Eksamen erklærede Eksamenkommissionen Cand.jur. Skovgaard-Petersen for at have bestaaet Prøven.

Eksamenkommissionen bestod af Prof., Dr. jur. V. Bentzon, Formand, Kapl. A. V. Knudsen, Direktør Carl Will og Konsul Johan Hansen. Eksamen omfattede tre Dispacher og en mundtlig Prøve.

En Styrmandsforening stiftedes i Følge Ærø Avis d. 29. f. M. ved et Møde i Marstal. Foreningen, der tæller c. 40 Medlemmer, er upolitisk og skal vare-

tage Standens Interesser. Dens Formand er Navigationslærer C. G. O. Hansen.

Føreren af S/S. »Euxinia«, Kapt. Chr. Lund, meddeler følgende til Dampskibsselskabet København:

Den 21. Februar 1908 paa 41° 06' N. Brd., 48° 50' V. Lgd. passeredes en meget stor Lys- og Fløjtebøje. Vinkelopbygningen var c. 20 Fod høj. Fløjten var i Funktion og kunde høres i en Sm. Afstand; Gassen var slukket. Da den ligger i den østgaaende Kurslinie fra Nordamerika til Kanalen er den meget farlig for Sejladsen og særlig, hvis Fløjten ophører at fungere.

Passeret Mast. Føreren af Dampskibet »Kursk« meddeler, at han d. 8. ds. paa 53° 16' N. Brd. og 4° 37' Ø. Lgd., c. 12 Sm. misv. S. 50° V. fra Terschelling Fyrskib passerede en Mast, tilsyneladende fast i et Vrag, som stod fast i Grunden. Vraget ligger meget farligt for Sejladsen mellem Terschelling Fyrskib og Haaks Fyrskib.

Toldbodforholdene i Københavns Frihavn og den gamle Havn.

Som meddelt i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* vedtog Grossererersocietetets Komité paa et Møde d. 20. f. M. at rette Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder og til Finansministeriet om Udvidelse af Toldboden i Frihavnen og af Københavns Toldbod.

Henvendelsen til Ministeriet for offentlige Arbejder havde følgende Ordlyd:

»Med den stigende Trafik i Hovedstadens Frihavn er ogsaa Antallet af de Skibe, som losses Stykgods dersteds, vokset betydeligt, og da netop Størstedelen af dette Gods er Varer, der er bestemt til Indførsel i Toldterritoriet, er dermed Trangen til bekvem og tidssparende Adgang til Fortoldning i denne Havn tiltaget stærkt. Under disse Omstændigheder har Frihavns Toldbod — oprindeligt bestemt, som den var, til kun at fungere mere undtagelsesvis — ganske naturligt vist sig utilstrækkelig til at magte den saa uventet og stærkt stegne Ekspedition, og Følgen er bleven stadig Pladsmangel og store Forsinkelser ved Toldgodsets Klarering.

Da dette Forhold er til stor Gæne for Københavns Importforretning, tillader Komiteen sig at henvende det høje Ministeriums Opmærksomhed paa, at Udviklingens Fortsættelse i det hidtidige Spor med Nødvendighed kræver en Udvidelse af Frihavns Toldbod.

Henvendelsen til Finansministeriet var saalydende:

»Komiteen har under Dags Dato indgivet et Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om Udvidelse af Frihavns Toldbod. Antallet af de Skibe, som losses Stykgods dersteds, er navnlig i den senere Tid vokset betydeligt, og da netop Størstedelen af dette Gods er Varer, der er bestemt til Indførsel i Toldterritoriet, er dermed Trangen til bekvem og tidssparende Adgang til Fortoldning i denne Havn tiltaget saa stærkt, at den nuværende Toldbod derude ikke længere slaar til.

Naar imidlertid saaledes selv i Frihavnen, hvis Bestemmelse det dog i første Række er at tjene Transit-handelen, Toldbod-Trafikken kræver Forbedring af Toldbodforholdene, saa gælder dette selvfølgelig i langt højere Grad for Stadens Toldhavns Vedkommende. Allerede ved sin Beliggenhed afgiver Københavns Toldbod det bekvemteste Fortoldningssted for den overvejende Del af Københavns Handelsstand; men som det noksom vil være det høje Ministerium bekendt, har den længe trængt til omfattende Forbedringer, saa vel i Henseende til Pladsforhold som til Indretningen af moderne Lossegrejer. Allerede for 7 Aar siden var man fuldstændig paa det rene med Nødvendigheden heraf, og af en da nedsat Kommission, i hvilken ogsaa Medlemmer af Komiteen havde Sæde, stilledes der en Række betydningsfulde Forslag om Tilvejebringelsen af ny Bolværksplads, forbedret Oplagsplads, ny Ekspeditionslokaler m. m. Siden da er Godstrafikken paany stegen enormt, og den under Hensyn hertil i Oktober 1906 med det høje Ministeriums Approbation nedsatte Kommission til Overvejelse af Arbejdsforholdene paa Københavns Toldbod (i hvilken Kommission ligeledes Medlemmer af Komiteen har Sæde) udtaler da ogsaa i sin, Juni 1907 afgivne Betænkning, udtrykkelig: »At oprette ny Klareringslokaliteter i Frihavnen uden samtidig for Toldbodens Vedkommende at imødekomme Udviklingens Krav om forøget Plads, forbedrede Lagringsforhold m. v., vil efter vor Formening være ensbetydende med at trække endnu mere af Trafikken fra Toldboden til Frihavnen og medføre den Mulighed, at Toldbodens Eksistens som saadan bliver truet paa det alvorligste. Men Klarering af her til Landet bestemt Gods — og da navnlig Stykgods — maa dog, set baade fra et almindeligt Synspunkt og fra Statskassens, siges først og fremmest at høre hjemme paa Toldboden«. Og ud fra dette Synspunkt anbefalede Kommissionen indtrængende, »at en Udvidelse af Toldbodens Pladser, Toldklaringslokaler, Pakhuse m. v. tages under alvorlig Overvejelse«, medens visse nærmere paapegede Foranstaltninger betegnedes som »paatrængende nødvendig«.

Naar det da nu derefter viser sig, at man nødes til at skride endnu videre i Retning af at udvikle »Frihavnen som Toldbodfilial«, følger heraf med forstærket Nødvendighed, at den allfor længe opsatte Reform af Forholdene paa Københavns Toldbod nu med Rette turde betegnes som uopsættelig. Komiteen tillader sig derfor at andrage det høje Ministerium om snarest muligt at gøre Skridt til at erhverve de i denne Henseende nødvendige Bevillinger.

Det er glædeligt af de ovenstaaende Skrivelser at se, at man fra kompetent Side med saa stor Alvor rører ved Toldbodforholdene saa vel i den gamle Havn som i Frihavnen, og de fra Grosserer-Societetets Komité udgaaede Henvendelser til de respektive Ministerier inaa sikkert hilses med Tilfredshed ogsaa af Rederne.

Naar der imidlertid i Henvendelserne til Ministerierne staar, angaaende den forøgede Trafik i Frihavnen, at »netop Størstedelen af Stykgodset er Varer, der er bestemt til Indførsel i Toldterritoriet«, saa giver dette Indtrykket af, at den transitterende Stykgodsmængde i Frihavnen er af mindre Betydning, men dette er saa langt fra Tilfældet. Hovedmassen af Stykgodset, som losses i Frihavnen, kommer vistnok fra de oversøiske Linier, der saa godt som alle benytter Frihavnen, men af disse Godsmængder er langt den overvejende Del »Transit Gods«, idet denne Benævnelse ogsaa omfatter Gods der forsendes videre til forskellige Steder i Indlandet. Men at Stykgodstrafikken i det hele taget er

vokset saa enormt, er glædeligt, og dette berettiger Frihavnen fuldtud til ordentlige Toldbodforhold, især da Frihavnstoldboden i Følge sin Beliggenhed maa siges at være ligesaa bekvemt et Fortoldningssted som Kjøbenhavns Toldbod. Kun Skade at den store Frilagerbygning paa Kjøbenhavns Toldbod ikke findes i Frihavnen, hvor den dog vist nærmest hører hjemme nu, thi dette Forhold medvirker vel ogsaa en Del til, at forskellige Importører ønsker deres Gods paa Kjøbenhavns Toldbod, hvilket atter foraarsager, at Rederne maa læge Hensyn, som det forekommer os, de burde være fritaget for.

Vi har for ganske nylig haft Lejlighed til her i Bladet at beskæftige os med Frihavns Toldbodforhold og Skibsfartens Interesser i disse og skal derfor her blot gentage, at Forholdene efter vor Mening bør ordnes saaledes, at Redernes Interesser, med Hensyn til hvorvidt de ser deres Fordel ved i de forskellige Tilfælde, at dirigere deres Skibe henholdsvis til Frihavnen eller Kjøbenhavns Toldbod, ikke tilsidesættes af Hensyn til Importørernes Interesser. At begge Parter Interesser blev varetaget i lige Grad fra Statens Side, turde formentlig blot være et rimeligt Forlangende.

En Bjergningshistorie.

Med »Trondhjem Adresseavis« som Kilde gengiver »Norges Sjøfartstidende« med fornødent Forbehold nedenstaaende Bjergningshistorie, der paastaas at være Uddrag af vedkommende Dampers Skibsdagbog.

Damperen »Stettin« af Trondhjem stødte ved Skagen udfor Højen Fyr om Morgenen den 14. Februar. Af Folk fra Land fik Skibets Kaptajn den Besked, at Højvande vilde indtræffe Kl. 4 Em., og at Vandet da vilde stige 3 Fod. Der gjordes forgæves Forsøg paa at komme flod ved egen Hjælp. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ kom Svitzers Bjergningsdamper »Viking« til Skibet, tilbød Kaptajnen Assistance og forklarede, at Skibet aldrig vilde komme flod ved egen Hjælp. Der forlangtes 40 pCt. af Skib og Ladnings Værdi for Flottagningen. Sluttelig sattes Forlangendet ned til 30 pCt. Om Bord i »Stettin« havde man imidlertid bestemt sig for at kaste en Del af Ladningen over Bord fremfor at modtage denne kostbare Bistand, men der blev meddelt, at man ikke havde Lov til dette, samt at Svitzer vilde gaa sin Vej, hvis man ikke om Bord i Dampskibet underskrev Kontrakten, og at man maatte bestemme sig hurtigt. Fra de i Svitzers Damper om Bord værende Agenter fra Kommissionærerne i Frederikshavn blev der sat alt muligt Pres paa, at Skibet skulde modtage Svitzers Assistance.

Imidlertid vedblev »Stettin«s Mandskab uden Ophold med Forsøg paa at faa Skibet af Grunden, og Kl. 3 lykkedes dette ved egen Hjælp. Skibet var tæt, og Rejsen til Kjøbenhavn fortsattes.

Ved den senere afholdte Søforklaring oplyste »Stettin«s Fører paa Forespørgsel, at der af Svitzer blev lovet ham Procenter af Bjergelønnen, dersom han vilde modtage Assistance, men dette blev afslaaet.

I Anledning af ovenstaaende Affære har vi fra Direktøren for Svitzers Bjergningsentreprise, Kaptajn *Hecksher*, modtaget følgende:

Kjøbenhavn, den 5. Marts 1908.

Hr. Redaktør!

Der er i de senere Aar i et dansk, et tysk og flere norske Blade rettet en Række mere eller mindre ærerørige Angreb paa Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, det sidste i Rækken er en Fremstilling

af Forholdene ved Dampskibet »Stettin«s Grundstodning, og i den Anledning udbeder jeg mig Plads for følgende:

Føreren af Dampskibet »Stettin« har paa det norske Generalkonsulat allagt en Søforklaring, der er afholdt paa Firmaet *Jansen & Co.*s Initiativ, og det var dette Firmas Chef, Hr. *J. Jansen*, der — mod Sædvane — selv mødte ved Søforklaringen og rettede det Spørgsmaal til Kaptajnen, om der var blevet tilbudt ham Procenter af Bjergelønnen. Søforklaringen, der paa adskillige Punkter er ganske urigtig, er allagt for den norske Konsulats-Sekretær, uden at der som ellers var Bisiddere til Stede; den er ikke beediget af Kaptajnen, og Firmaet *Jansen & Co.* har ganske undladt at tilsige Entreprisen til at give Mode ved Forklaringen. Naar Kaptajnen bl. a. har udtalt, at der fra Entreprisens Side er tilbudt ham Procenter, er dette absolut usandt, idet ingen af Entreprisens Funktionærer har tilbudt Kaptajnen Procenter for at slutte Bjergningskontrakt, hvad der vidnefast kan godtgøres, og fra Entreprisens Side er der nu gjort Skridt til at faa »Stettin«s Kaptajn stillet for Retten, for at hans Forklaring og Forhold i det hele kan blive nærmere undersøgt under for alle Parter mere betryggende Former. At Forklaringen skulde benyttes til et Angreb paa Entreprisen, var mig klart allerede før ovennævnte Artikel fremkom om denne Sag. En af Firmaet *Jansen & Co.*s Prokurister havde nemlig forinden forsøgt at faa et større hvervende Blads Medarbejder til at optage den Del af Søforklaringen, der vedrørte Entreprisen, samt opfordret ham til at ledsage den med passende Kommentarer, hvad vedkommende imidlertid straks afslog, da han øjeblikkelig var paa det rene med, at det her aabenbart drejede sig om at faa rettet et anonymt Angreb mod Entreprisen, som Angriberen ikke selv ønskede at lægge Navn til.

Jeg henstiller roligt til alle hæderlige Folks Bedømmelse, hvorledes man skal betegne et Angreb som det, der her er rettet imod Entreprisen.

Otto Hecksher,

adm. Dir. for Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Literatur.

L. A. Grundtvig: Kort Fremstilling af den danske Søret. 311 Sider.

Anmeldt ved Overretsassessor B. S. Friis.

Skønt Forfatteren betegner sin Bog som udgiven til Benyttelse ved Universitetsforelæsninger, har det ganske sikkert været hans Hensigt at skrive en Søret til Brug ogsaa for Ikke-Jurister. Og Forsøget maa siges at være lykkedes, idet hans sjældne Fremstillingsevne og klare Sprog, hvoraf alle unødvendige juridiske Fagudtryk omhyggelig er fjernet, gør hans Arbejde tilgængeligt for enhver.

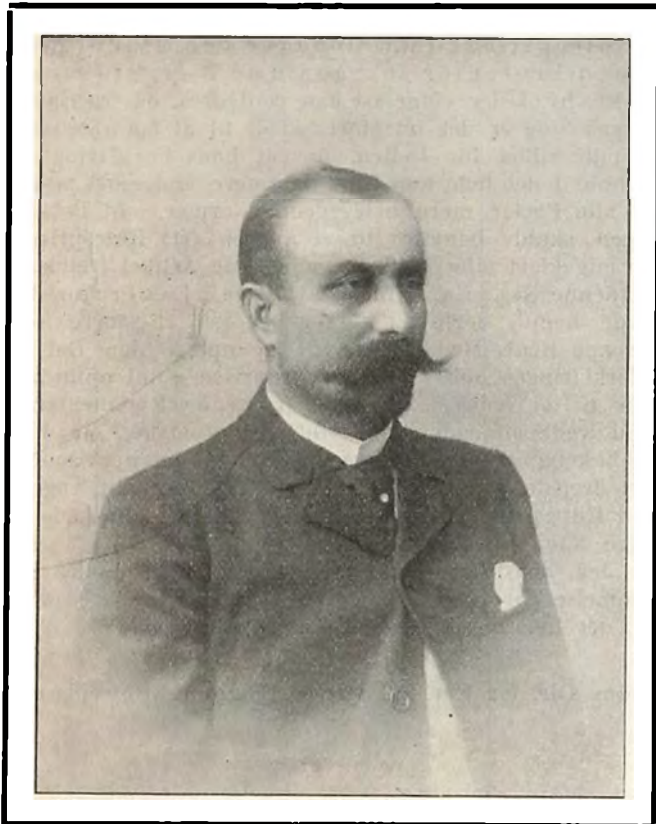
For Værdien af Bogens Indhold — der er ordnet efter Sølovens Kapitler — er Forfatterens Navn en Borgen. Professor Grundtvig har jo bl. a. ved sin indgaaende Studie, »Konnossementet«, vundet Position som Søretslærer, og man føler sig da ogsaa under Læsningen af nærværende Værk i sikre Hænder.

Ikke mindst paa det vigtige Befragtningskapitels Omraade yder Bogen fortrinlig Vejledning, der ingenlunde indskrænker sig til Omtale af Lovparagrafer. Med Interesse læser man saaledes Afsnittet om Konnossementsklausuler, hvor Forfatteren paa faa Sider sætter Læseren i Stand til at forstaa den Bevægelse, der i den nyeste Tid har rejst sig i Handelskredse til Fordel for en nordisk »Harter Act«. Det fremgaar iøvrigt af Fremstillingen, at Forfatteren ikke billiger denne Bevægelse.

Meget læseværdige er endvidere Udviklingerne om Tidsbefragtning og om de moderne »gennemgaaende« Konnossementer, Emner, der — som bekendt — ikke er behandlet i vor Sølov.

Det siger sig selv, at en Fremstilling af Søretten paa c. 300 Sider ikke kan beskæftige sig med Detailspørgsmaal. Men det har ej heller været Øjemedet med Forfatterens Arbejde. Som Lærebog er Værket fortræffeligt, og det fortjener at finde Vej til Skibsfartens Praktikere.

Kaptajn C. G. Clausen.



Den 15. Februar afgik Kapt. C. G. Clausen ved Døden i en Alder af 45 Aar paa Professor Finsens Klinik, hvor han havde ladet sig indlægge lidende af en Hjertesygdom.

Den afdøde, der var en Fætter til Niels R. Finsen, var født i Aalborg i Aaret 1863; i tolv Aar førte han engelske Dampskibe, hvorefter han i c. 10 Aar førte Skib for Firmaet C. K. Hansen, indenfor hvilket Rederi han paa Grund af sin mangeaarige Erfaring samt sine fremragende Evner som Skibsfører hurtigt avancerede til at føre et af Selskabets største Skibe, der stadig er beskæftiget i oversøisk Fart.

For c. 1 1/2 Aar siden trak den nu afdøde Kaptajn sig tilbage fra sin Virksomhed som Skibsfører og dannede en Forretning med Grossererborgerskab, samtidig med at han blev udnævnt til Besigtelsesmand ved Sø- og Handelsretten.

Kapt. Clausen havde paa Grund af den Fart, han til Stadighed sejlede i, maaske sin største Bekendtskabskreds i Udlandet, men ogsaa herhjemme havde han mange Venner. Overalt var han anset som en energisk og evnerig Skibsfører, der stod endog meget højt anskrevet indenfor sit Rederi og var i høj Grad afholdt af dem, med hvem han samarbejdede om Bord.

Om S sammensætningen af Halvcirkel-Deviationen ved magnetisk Breddeforandring.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Kaptajn Lohmann har i *Dansk Søfartstidende* d. 20. Februar d. A. opstillet en anden Formel end den almindelige til Beregning af Deviationskoefficienten B's (eller C's) Bestanddele (dog undtagen det ved remanent Magnetisme frembragte).

Endskønt Kaptajn Lohmanns Proportioner lader sig noget simplificere, kan jeg dog ikke tro, at hans Beregningsmaade er lettere eller hurtigere end den, der følger af Anvendelsen af 2 Ligninger.

Kaptajn Lohmann opstiller bl. a. følgende 2 Proportioner

$$[(B - B_2) - (B - B_1)] : (B_{h2} - B_{h1}) \text{ 1ste Sted} = (B - B_1) : x \text{ og}$$

$$[(B - B_2) - (B - B_1)] : (B_{b2} - B_{b1}) \text{ 1ste Sted} = (B - B_1) : x'$$

(Det er forøvrigt noget vildledende, naar Hr. Lohmann skriver de to første Forled: $(B - B_2) - (B - B_1)$: o. s. v.).

Proportionerne er noget simplere og Regningen lettere, naar Forleddene sammentrækkes, saa man faar:

$$(B_1 - B_2) : (B_{h2} - B_{h1}) \text{ 1ste Sted} = (B - B_1) : x \quad \text{og}$$

$$(B_1 - B_2) : (B_{b2} - B_{b1}) \text{ 1ste Sted} = (B - B_1) : x'$$

Efter da at have reduceret og fundet B_{h1} , B_{b1} , B_{h2} og B_{b2} i Kap, vilde jeg stille Regningen saaledes:

$$\begin{aligned} - 8^{\circ} 55 &= B_{h1} \text{ i Kap} \dots\dots\dots B_{h2} = - 17^{\circ} 09 \\ - 3^{\circ} 34 &= B_{b1} \text{ i Kap} \dots\dots\dots B_{b2} = - 9^{\circ} 16 \\ - 11^{\circ} 89 &= B_1 \dots\dots\dots B_2 = - 26^{\circ} 25 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} B_1 - B_2 &= + 14^{\circ} 36 \\ B_{b2} - B_{b1} &= + 10^{\circ} 00 \text{ (i Plymouth)} \\ B - B_1 &= + 4^{\circ} 11 \text{ o. s. v.} \end{aligned}$$

Dog — selv saaledes forekommer det mig, at Regningen med 2 Ligninger langt hurtigere fører til Resultatet. Hvorvidt den ene eller den anden Maade er lettest fattelig, tør jeg intet sige om. For den, som virkelig har Lyst til og Betingelser for at kunne sætte sig ind i disse Forhold, er vel ingen af Maaderne ufattelig.

Men naar jeg paastaar, at Regningen med de 2 Ligninger er den hurtigste til praktisk Brug, er det ikke min Mening, at man i hvert foreliggende Tilfælde skal opstille Ligningerne og derefter løse dem.

Man har:

$$B_1 = \frac{P}{H_1} + c \cdot \text{tg } I_1 \dots\dots\dots (1)$$

og
$$B_2 = \frac{P}{H_2} + c \cdot \text{tg } I_2 \dots\dots\dots (2),$$

naar B_1 og B_2 er Koefficienten henholdsvis i Plymouth og Kap, H_1 og H_2 de respektive Horizontalintensiteter og I_1 og I_2 Inklinationerne. P er Konstanten afhængig af permanent, og c den af transient Magnetisme afhængige.

$$B_1 \cdot H_1 = P + c \cdot V_1 \dots\dots (3)$$

$$B_2 \cdot H_2 = P + c \cdot V_2 \dots\dots (4), \text{ ved Subtraktion af (3) og (4):}$$

$$B_1 \cdot H_1 - B_2 \cdot H_2 = c \cdot (V_1 - V_2), \text{ hvor } V \text{ er Vertikalintensiteterne.}$$

$$c = \frac{B_1 \cdot H_1 - B_2 \cdot H_2}{V_1 - V_2} \dots\dots\dots (5)$$

Endvidere faas af (1) og (2):

$$B_1 : \text{tg } I_1 = P : V_1 + c \dots (6)$$

$$B_2 : \text{tg } I_2 = P : V_2 + c \dots (7), \text{ ved Subtraktion af (6) og (7):}$$

$$B_1 : \text{tg } I_1 - B_2 : \text{tg } I_2 = P \cdot \left(\frac{1}{V_1} - \frac{1}{V_2} \right), \text{ hvoraf:}$$

$$P = \frac{B_1 : \text{tg } I_1 - B_2 : \text{tg } I_2}{\frac{1}{V_1} - \frac{1}{V_2}} \dots (8)$$

Ligningerne (5) og (8) vil da *altid* ved Indsættelse af de kendte Værdier hurtigt føre til Resultatet.

Jeg vil til Slutning anvende dem paa Opgaven i Bladets Nr. 8.

$$B_1 \cdot H_1 = -4,25 \cdot 1,00 = -4,25$$

$$B_2 \cdot H_2 = -7,78 \cdot 1,17 = -9,10$$

$$B_1 \cdot H_1 - B_2 \cdot H_2 = +4,85$$

$$V_1 = 1,00 \cdot (+2,46) = +2,46$$

$$V_2 = 1,17 \cdot (-1,43) = -1,67$$

$$V_1 - V_2 = +4,13^*$$

$$c = +4,85 : (+4,13) = +1^{\circ} 17.$$

Den Del, der skyldes transient Magnetisme i Plymouth, er da: $+1,17 \cdot (+2,46) = +2^{\circ} 88$; i Kap er den: $+1,17 \cdot (-1,43) = -1^{\circ} 67$.

Den Del, der skyldes permanent Magnetisme, er i Plymouth: $-4^{\circ} 25 - (+2^{\circ} 88) = -7^{\circ} 13$; i Kap: $-7^{\circ} 78 - (-1^{\circ} 67) = -6^{\circ} 11$.

Ligningen (8) har jeg ikke benyttet; men den er jo brugelig som Kontrol og nødvendig, hvis man ønsker at kende P.

Det vil iøvrigt ses, at den byder paa lidt mere Regning end Ligning (5), idet den reciproke Værdi af V anvendes.

Paa denne Maade — og man maa jo da have Lov til at benytte en Gang fundne almindelige Formler — forekommer det mig, at Maaden med 2 Ligninger er at foretrække for Maaden med 2 Proportioner (eller rettere 6 Proportioner).

Jeg har i Opgaven benyttet 2 Decimaler ligesom Kaptajn Lohmann; én Decimal er vel nu om Stunder mest brugt ved den Slags Beregninger.

Af Formlerne:

$$C_1 = \frac{Q}{H_1} + f \cdot \text{tg } I_1 \text{ og } C_2 = \frac{Q}{H_2} + f \cdot \text{tg } I_2,$$

udledes:

$$f = \frac{C_1 \cdot H_1 - C_2 \cdot H_2}{V_1 - V_2} \text{ og } Q = \frac{C_1 : \text{tg } I_1 - C_2 : \text{tg } I_2}{\frac{1}{V_1} - \frac{1}{V_2}},$$

der paa lignende Maade tjener til Opløsning af C.

Svendborg i Februar 1908.

M. Larsen-Arnvig.

P. S. Efter at dette var skrevet, har jeg set Hr. Navigationsskolebestyrer Neergaards Artikel; men da den ikke gaar i samme Retning som nærværende — undtagen for et enkelt Punkts Vedkommende — har jeg ikke villet tilbageholde mit Indlæg.

*) $V = H \text{ tg } I$.

Skonnerten „Ætna“s Stranding.

Et interessant Søforhør.

Fra Lemvig sendes os d. 7. ds. nedenstaaende Referat af et ved den derværende Søren afholdt Søforhør:

Som tidligere meddelt strandede for en Uges Tid siden under Bovbjerg Motorskonnerten „Ætna“ af Esbjerg paa Rejsen fra Hjemstedet til Lemvig med en Ladning Foderstoffer. Skibet blev samme Dags Aften taget af Grunden af Svitzers Bjergningsdamper „Ægir“ og ankom den paafølgende Dag til Lemvig.

For et Par Dage siden blev der ved Lemvig Søren afholdt Søforhør, og det som her fremkom, var i mere end én Henseende interessant. Som søkynlige Medlemmer af Søren fungerede flv. Skibsfører, Fiskeriasistent A. Tranum af Struer og Føreren af Redningsdamperen Vestkysten, Kaptajn J. Christensen. Endvidere var til Stede som Repræsentanter for Skibets Assurandører, Konsul Andersen, Lemvig, og Kaptajn Langberg, Kjøbenhavn, for Ladningsassurandørerne, Kaptajn Boye, Kjøbenhavn, for Svitzers Entreprise, Kaptajn Gabrielsen. Som Repræsentant for Rederiet, Aktieselskabet Skandia i Esbjerg, mødte Kaptajn Skou.

„Ætna“s Fører, Kaptajn J. L. Pedersen, forklarede, at han var gaaet fra Esbjerg d. 25. Februar og havde haft godt Vejr til paafølgende Dags Morgen, da det blev meget taaget. Noget i Forvejen havde dog Bovbjerg Fyr været i Sigte. Der blev loddet flere Gange uden at faa Bund med 12 Favne Line. Kursen var sat efter Thyborøn Kanal. Medens Besætningen var i Færd med at spise Frokost Kl. 9, raabte Rorgængereren, at han hørte Brænding. Kaptajnen og Besætningen gik straks op, og Roret blev lagt haardt i Borde for at dreje Skibet ud fra Land, men det tog Grunden og blev staaende. Der var meget betydelig Braadsø, saa at Skibet, som stod 150 Alen fra Land, arbejdede haardt. I Land var Strandingen straks bemærket, og det varede kun ganske kort, før Redningsmandskabet mødte og skød en Raket ud, hvilken gik lige tværs igennem Storstangen, og i Løbet af ganske kort Tid var hele Besætningen taget i Land i Redningsstolen.

Den høje Sø skubbete efterhaanden Skibet nærmere mod Land, saaledes at det ved Middagstid kun stod 50 Alen fra Strandkanten, og ved samme Tid faldt Havet en Del, hvorfor der blev holdt Samraad med Bjergene, og det blev besluttet at søge at bjerge Besætningens Tøj og Skibets Proviant. Medens Kaptajnen og Styrmanden var i Kahytten for at samle Tøjet og Provianten sammen, slog Bjergene Forsejlene fra, og da Kaptajnen kom op, gav han Tilladelse til, at ogsaa disse maatte føres i Land.

Da man vidste, at Øvrigheden vilde ankomme ved Totiden, gik Kaptajnen i Land med begge Forbjergene og op paa Strandfogedens Høje. En halv Time senere kom han tilbage, og han blev da meget forbausset ved at finde Skibet fuldstændig afklædt, idet Bjergene i i Mellemtiden havde fraslaaet alle Sejl og bjerget disse samt hele den løbende Rigning og alt Inventarium i Land. Kaptajnen forbød da bestemt at tage mere i Land.

Svitzers Damper „Ægir“ var kommen samtidig og gav sig straks i Færd med at etablere Slæbeforbindelse, og Kl. 4 begyndte den at slæbe. Dykkeren fra „Ægir“ var om Bord og ledede Arbejdet i „Ætna“. Kl. 5 begyndte man at kaste over Bord af Lasten, hvormed fortsattes til Kl. 6 $\frac{1}{2}$, da Kystbjergene forlod Skibet, idet Søen igen voksede. Kl. 8 kom Skibet flot, hvorefter „Ægir“ bugserede det til Lemvig.

Forbjergene for Ferring-Trans Bjergelav, Laurids Kirkeby og Peder Stausholm protesterede mod Kaptajnens

Forklaring og hævdede, at Kaptajnen ikke havde gjort Indsigelse mod Bjergningen. Kaptajnen havde selv langet Inventarium op af Kahytten, saaledes et Skibsur og en Hængelampe.

Sørettens Formand, Borgmester *Bernth* spurgte Kaptajnen, om han havde forbudt Bjergerne at bjerge i Land, hvortil Kaptajnen svarede, at naar det ved Sainraad var bleven bestemt, at kun Provianten og Besætningens Klæder skulde tages i Land, maatte han dog tro, at det blev herved; dog gav han som tidligere nævnt Tilladelse til at tage Forsejlene i Land, da de var slaact fra. Men Bjergerne var gaaet endnu videre, de havde ikke alene taget alt løbende Gods, men de havde taget al Kabysinventar, Sejl ud af Sejlkøjerne, Kabeltov, og det allerværste var, at de havde taget Dele af Skibets Maskine i Land samt Dørene til de forskellige Nedgange. Skibsklokken havde de bortrevet af Palstøtten, og saa fremdeles. Lampen i Kahytten havde Kaptajnen langet op, men det var, fordi Skibet arbejdede saa haardt i Grunden, at den truede med at slaas i Stykker.

Sørettens Formand mente, at naar Kaptajnen ikke havde nedlagt bestemt Indsigelse mod, at Bjergerne tog mere, end hvad han havde nævnt, kunde der ikke siges noget imod, at de fortsatte Bjergningen. Han spurgte de søkyndige Medlemmer, om disse havde noget at spørge om i Anledning af Kaptajnens Forklaring, og disse bad da oplyst, om Grunden til den af Kaptajnen styrede Kurs, der bar omtrent tværs paa Land.

Kaptajnen oplyste, at den efter Bestikket skulde føre paa Thyborøn Kanal, men i hvert Fald ind mod Land, saa at han ved Hjælp af Lodskud kunde sejle langs Kysten.

Kaptajn *Langberg* spurgte Kaptajnen, om det, der var taget i Land fra Skibets Maskine, var af den Art, at Maskinen derved var ubrugelig, hvilket Kaptajnen bekræftede.

Kaptajn *Langberg* nedlagde da paa danske Assurandørers Vegne en bestemt Protest mod Bjergernes Optræden. Man skulde ikke tro, at saadant kunde ske paa danske Kyster, og han vidste knap, hvad Navn han skulde give det. Der er bragt Dele i Land fra Maskinen, saa at denne er ubrugelig, og i det hele har Bjergerne i Stedet for at gavne gjort alt muligt for at bringe Skibet i en saadan Forfatning, at det ikke kunde bjerges. Han gjorde Bjergerne ansvarlig for Følgerne af deres Optræden, og navnlig ogsaa, at Bjergerne havde nægtet at udlevere det i Land bragte Skibsinventar og Provianten, hvoraf Følgen har været, at Besætningen har maattet sove og spise i Land efter Skibets Indbjergning til Lemvig.

Forbjergerne fastholdt, at de forment ikke at have overtraadt deres Myndighed, dog indrømmede de, at der var bragt Ting i Land, som ikke burde have været det, de beklagede dette, saaledes navnlig Dørene til Nedgange og Maskindelene, hvilket var sket uden deres Vidende og skyldtes Tankeløshed hos Bjergerne.

Sørettens Formand bemærkede, at nævnte Døre blev bragt om Bord igen, før Skibet blev taget af, og hvad Søfolkens Tøj, Provianten og alt det øvrige i Land bragte angaar, da var dette nu bragt til Stede fra Kysten. Da han benævnte Bjergernes Adfærd med Ordet »Nidkærlighed«, spurgte Kaptajn *Langberg*, om dette ogsaa var det rigtige Udtryk, og det blev da rettet til »Iver«.

Kaptajn *Skou* maatte paa Rederiets Vegne ogsaa skarpt paalæle det, som var sket, og han spurgte de søkyndige Medlemmer af Søretten, om disse vilde benævne det Arbejde, som var udført af Kystboerne, for Bjergning, hvortil disse svarede et bestemt Nej, og at det maatte anses for aldeles uforsvarligt at berøve Skibet Dele af Maskinen og dets Sejl og løbende Gods; saaledes at Skibet, naar det toges af Grunden, var ude af Stand til at manøvrere.

Kaptajn *Gabrielsen* protesterede ogsaa paa Svitzers Entreprises Vegne mod Bjergernes Optræden. Det værste, som disse havde gjort, var, at de havde berøvet Skibet dets oven Bords Tætning ved at borttage Dørene til Nedgange. Hvis Skibet var kommen ud i Søen og havde faaet daarligt Vejr, vilde det snart kunne fyldes med Vand. Det var efter Ordre af Dykkeren, at Dørene blev bragt om Bord igen, og det var ikke noget, som Bjergerne havde taget af sig selv.

Skibets Styrmand blev derpaa afhørt og bekræftede i alt det væsentlige Førerens Forklaring, og han tilføjede, at han flere Gange forsøgte at standse Bjergerne, saaledes navnlig, da de tog Dele fra Maskinen i Land, men det nyttede ikke noget. Da Sørettens Formand foreholdt ham, at han, da Kaptajnen paa det Tidspunkt var i Land, burde have optraadt bestemt mod Bjergerne og nægtet dem at tage i Land, svarede Styrmanden, at det var umuligt, da disse var værre end Vilde.

Forbjergerne forsøgte igen at undskylde deres Optræden, men maatte ogsaa paany indrømme, at der var meget af det skete, som ikke var medholdeligt. Man maatte navnlig huske paa, at det var en meget farlig Kyst, hvor det er meget sjældent, at Skibene kommer af igen, og det gælder derfor om at bringe saa meget som muligt i Sikkerhed, inden det gaar tabt. D'Herrer, som kritiserede deres Handling saa skarpt, kendte vistnok ikke Jyllands Vestkyst.

Kaptajn *Langberg* svarede straks: Jo, De kan tro, at jeg kender den; i 33 Aar har jeg berejst samtlige danske Kyster i Strandingsallærer, men ingensinde har jeg truffet paa noget lignende som her. Det er en Skandale i højeste Grad, og man maa skamme sig over, at det er sket paa dansk Kyst.

Konsul *Andersen* vilde ikke blande sig i Spørgsmaalet om Bjergningens Betimelighed, men han vilde dog gøre Bjergerne opmærksom paa, at han altid i Strandingsallærer havde paalagt Bjergerne, at de ikke maatte bjerge i Land under Forhold som disse, og i Særdeleshed da de vidste, at Bjergningsdamper kunde ventes i Løbet af ganske kort Tid.

Efter at endnu en Mand af Besætningen var afhørt, blev hele Besætningen tagen i Ed, og Søforhøret sluttedes. Det havde da ogsaa været i omtrent 5 Timer.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser er der ikke indtraadt større Forandringer noget Steds. Sortehavet er nærmest noget bedre, og da adskillige Havne vil aabne op i den nærmeste Fremtid (Kherson er allerede aaben igen), vil der maaske blive mere Brug for Tonnage, hvilket ogsaa skulde stimulere Middelhavet. Den bedre Tendens i La Plata Markedet har yderligere udviklet sig, og Raten pr. Marts fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er steget til 16/3 à 16/6 mod 15/ for en Snes Dage siden; Buenos Aires har sidst betalt 14/9. Der er iøvrigt Efterspørgsel for Tonnage til helt hen i August. I saa at sige alle Retninger er Kulfragterne en Kende svagere, men til Gengæld er Priserne paa Bunkerkul igen lidt lavere. Østersøen er uforandret flov for prompt Lastning.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende flovt, og der hersker Mangel paa Ladninger for Afskibning i denne Maaned. Der er ganske vist solgt en Del Trælaster til Tyskland, som har været mere i Markedet

med Køb i den sidste Uge; men dels er det Damperlaster og dels at afskibe fra Bottenhavet, saa har de ikke haft nogen Indflydelse paa de øjeblikkelige Forhold. England og det øvrige Kontinent stiller sig fremdeles afventende, og nogle enkelte Islaster, som var fremme i sidste Uge, er dels optaget i Kombination til under Minimalraterne, saa at Udfrafterne kun har været sluttet for meget enkelte Skibe i den sidste Uge, og Udsigterne er ikke bedre. Fra Bottenhavet er der sluttet enkelte Fragter specielt til Frankrig til Minimalraterne. Returfragter Vest fra er ligeledes knappe, dog er Sejlerne ikke saa meget udsat for Ophold som tidligere, idet der nu kun slutes til østligere Havne, og efter Udsigterne at dømme vil Sydbotten blive sejlbare i første Halvdel af April.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

130 Tons Havre Rügenwalde/Kulplads 9/, 75 Str. D/B., Boards Frederiksstad/Castletown 36/6, 120 Str. Stav Riga/Charlestown 36/6, 320 Tons Kul Blyth/Skjelskør £ 6.15, 280 Tons Kul Dysart/Reykjavik 9/, 200 Tons Clay Charlestown/Norrköping 8/3, 370 Tons Clay Charlestown/Riga 7/, 320 Tons Oljekager Marseille/Danmark 13/6.

For senere Lastning:

75 Str. Stav Wasa/Themsen 32/6, 110 Str. D/B., Boards Kotka/Binic Fres 46, 130 Str. D/B., Boards Nederkalix/Binic Fres. 48, 85 Str. D/B., Boards Umeå/Abbeville Fres. 54.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da stiller Königsberg i Udsigt 15 Mark for Oljekager til Danmark og Sydsverig, endvidere til Østkyst England 7/6 à 8/. Kanalen indtil Plymouth 8/ à 8/6. ab Stolpmünde noteres vedblivende nogle Havrelaster til 5 Mark, hvortil der skal være sluttet; men ellers er det meget fløvt, og der bliver saa godt som slet ingen Kornlaster sluttet fra Tyskland. ab Stettin er det nu lige ved Sejladsens Aabning ret taaleligt, omkring 4 Mark vil være at opnaa til danske og svenske Pladser; for Cement for større Skibe til Åbo, Helsingfors og Raumo noteres 75 à 80 Pf.

ab Kjøbenhavn er sluttet Rug til Randers 16 Øre, Majs til Stubbekjøbing 12 Øre, Nykjøbing S. 14 Øre, samt Hvede til Nykjøbing Falster 13 Øre. Ogsaa fra Kastrop er sluttet nogle Skibe for Gødning til Provins-havne 12 Øre, men disse Laster begynder at lynde en Del ud.

ab Provinserne er der saa godt som slet ingen Laster, der blev i sidste Uge for Hvede fra Kalundborg til Kjøbenhavn sluttet til 13 Øre.

Angaaende Trælaster, da noteres en Del Baade fra Norge og Sverig, saaledes Kristiania/Emden 22 à 23 Mark, Frederiksstad/Oldenburg 22 Mark, Gelle/Itzehoe 27 à 28 Mark.

Generalforsamlinger.

Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

holdt den 25de Februar sin aarlige Generalforsamling.

Direktøren, Kaptajn O. Heeksher aflagde Beretningen for det forløbne Aar og omtalte forskellige af de større Bjergninger, der var udførte i Aarets Løb, nemlig Bjergningerne af Dampskibene »Strath-nevis», »Greenwich», samt flere i Middelhavet og Østasien udførte Bjergninger. Aarets Overskud skyldtes for en stor Del Virksomheden paa udenlandske Stationer.

Formanden, Grosserer Carl Melchior fremlagde derefter Driftsregnskabet og gjorde Rede for de enkelte Poster. Brutto Indtægten var Kr. 1, 521,111.12. Overskudet Kr. 378,518.86. Af dette henlagde Kr. 70,000 til Reservefondet, Kr. 100,000 afskrevs paa Skibene, Kr. 18,100 heniagdes til Pensions- og Understøttelsesfondet, Kr. 180,000 (10 pCt.) fordeltes som Udbytte og i ny Regning fremførtes Kr. 4050.34. Der gaves Decharge for Regnskabet.

I Stedet for Kammerherre Suenson, der af Helbredshensyn havde bedt sig fritaget, valgtes Kommandør K. Nielsen til Medlem af Bestyrelsen.

Formanden bragte under Forsamlingens Tilslutning Kammerherren en varm Tak for hans 21-aarige Virksomhed som Medlem af Bestyrelsen.

Sømandsforeningen

afholdt den 4. Marts sin aarlige Generalforsamling.

Direktor Carl Will overtog Hvervet som Dirigent, hvorefter Formanden, Kapt. J. H. Schultz fremlagde de reviderede Regnskaber for Aaret 1907.

Æresmedlemmernes Kasse balancerede med Kr. 5,034.55. Aaret viste et Overskud paa Kr. 631.90. Kassen ejede den 31. December 1907 ialt Kr. 91,310.58

Enkekassens Regnskab balancerede med Kr. 15,737.81, og Overskudet udgør 807 Kr. Kassen ejede den 31. December 1907 ialt Kr. 129,420.41, hvilket betyder en Fremgang i Aarets Løb af Kr. 10,707.81. Denne Fremgang skyldes særlig Cand. phil. H. V. Hattesens og Søstres C. og E. Hattesens Legat paa 9,900 Kr., en af de største Gaver, Sømandsforeningen nogensinde har faaet.

Sømandenes Kasse balancerede med Kr. 7,571.82 og viste et Overskud paa Kr. 969.94. I Aarets Løb var der udbetalt i Sygehjælp Kr. 3,648.88, Begravelseshjælp udgjorde 660 Kr., Forlshjælp 225 Kr., Alderdomshjælp 1,153 Kr. og Huslejehjælp 205 Kr. Kassen ejede den 31. December 1907 ialt Kr. 75,711.50.

Byggefondens Regnskab udviste en Indtægt af ialt Kr. 20,371.65, og Aaret begyndte med en Saldo paa Kr. 4,942.48 og sluttede med en Sparekasse- og Kassebeholdning paa Kr. 4,448.26 at overføre til 1908.

Formanden aflagde derefter Beretning over Foreningens Virksomhed i Aarets Løb. Han mindedes først et af Bestyrelsens Medlemmer, nemlig afdøde Lods Møller. Møller havde kun siddet et Aar i Bestyrelsen, men han havde i den korte Tid god Lejlighed til at vise sin varme Interesse for Sømandenes Velfærd.

Formanden betegnede det forløbne Aar som særdeles gunstigt for Foreningen i økonomisk Henseende. Foreningens samlede Formue var steget med 13,404 Kr. og udgjorde nu 296,443 Kr., hvad der særlig skyldtes det Hattesenske Legat.

Skolen for Matros- og Takkellgeararbejde har været indstillet i indeværende Vinter, da der ikke meldte sig 10 Elever. Der er nu en lille Sum at begynde med, hvis der melder sig 10 Elever, men melder der sig ikke saa mange, vil Foreningen indstille denne Virksomhed.

Iøvrigt har Foreningen være i Stand til at opfylde alle Forpligtelser uden Nedsættelse af Understøttelser o. s. v. Sømandshjemmet paa Kristianshavn gaar godt. Men Understøttelseskassen arbejder under haarde Kaar. Kontingenterne maa forhojes. Foreningen trænger til flere Medlemmer. Der trænges til større Tilgang af Æresmedlemmer, især fra Provinserne, men først og fremmest til Tilgang af menige Sømand. Medlemsantallet var i det forløbne Aar gaaet ned fra 853 til 811.

Formanden haabede, at Foreningen ved de foreslaaede Lovændringer vilde faa større Tilgang. For tre Aar siden lukkede Foreningen for ny Tilgang af Medlemmer Vest for Storebælt. Der havde været megen Misfornøjelse dermed. Et Udvalg, bestaaende af Repræsentanter for Foreningen og for Sømandene Vest for Storebælt, har derefter forhandlet om Sagen og afsluttet en Overenskomst. Grundlaget for denne var: saa faa Lovændringer som muligt og Kontingentforhøjelse for ny Medlemmer, ikke for de, der allerede er Medlemmer. I Løbet af et Par Aar skal man paa Grund af Ulykkesforsikringslovene, Alderdomsunderstøttelseslovene o. s. v. alligevel have en grundig Revision af Foreningens Love, og det vilde derfor nu være spildt Arbejde at foretage større Lovændringer, inden den almindelige Lovrevision har fundet Sted.

Man gik derefter over til Lovændringerne. De vigtigste af disse bestod i, at Medlemmerne ved Optagelse i Foreningen nu skal betale 5 Kr. i Indskud og fra 20 Aars Alderen i aarligt Bidrag 5 Kr., fra 25 Aars Alderen 6 Kr., fra 30 Aars Alderen 8 Kr. og fra 35 Aars Alderen og senere 12 Kr. i Stedet for som hidtil 2 Kr. i Indskud og 4 Kr. i aarligt Bidrag. Ny Medlemmer til Enkekassen betaler i Indskud 10 Kr. og aarligt 5 Kr. til det fyldte 25. Aar, over 25 Aar 8 Kr., over 30 Aar 10 Kr. og over 35 Aar 15 Kr. i Stedet for som hidtil henholdsvis 4 Kr., 6 Kr., 8 Kr. og 11 Kr. aarligt. Bestemmelsen om, at Medlemmer kan betale en Gang for alle for Optagelse i Enkekassen bortfalder, da der kun to Gange i de sidste 36 Aar var gjort Brug af denne Bestemmelse.

Formanden anbefalede disse samt nogle mindre Lovændringer, hvorved der atter aabnes for Tilgang af Medlemmer Vest for Storebælt.

Samtlige Lovændringer vedtoges enstemmigt.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes enstemmigt Formanden, Kaptajn J. H. Schultz, og i Stedet for fhv. Skibsfører Jørgen Feuger, der ønskede at fratræde, valgtes enstemmigt Kaptajn Minor Rasmussen, nærmest som Repræsentant for Sømandene Vest for Storebælt. I afdøde Lods Møllers Sted havde Bestyrelsen suppleret sig med Skibstømrer Spelling, hvis Valg ligeledes enstemmigt godkendtes.

Revisorerne genvalgtes.

Formanden udtalte en varm Tak til Skibsfører Feuger for hans 10aarige Arbejde i Bestyrelsen, ligesom han endnu en Gang udtalte Foreningens Tak for det smukke Legat fra de tre Sukkende Hattesen.

Dansk Navigatorforenings Generalforsamling.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Efter at have læst Referatet af Dansk Navigatorforenings Generalforsamling i Deres ærede Blad, ser jeg, at de af mine Udtalelser, der er refereret deri, giver et til dels fejlagtigt Begreb om, hvad jeg har sagt og om min Stilling til den Sag, Referatet drejede sig om. Jeg vil derfor gerne bede om Plads i Deres ærede Blad for efterfølgende til nærmere Belysning af Referatet.

Da Navigatorforeningens Overgang til Skibsførerforeningen af 1874 var paa Tale, udtalte jeg min Forundring over, at Navigatorforeningen, der bestaar baade af Skibsførere og Styrmand, ved sin Ophævelse vilde overdrage sin Formue og sine Efterladenskaber til Skibsførerforeningen, da der jo ogsaa eksisterede en Styrmandsforening. Jeg advarede imod en saadan Fremgangsmaade, pointerede, at den kun var egnet til at skabe Splid mellem Skibsførere og Styrmand og foreslog at dele Navigatorforeningens Formue mellem de to Foreninger.

Da der under Diskussionen ikke viste sig Stemning for mit Forslag, udtalte jeg mig senere som refereret i Deres ærede Blad, netop af ovennævnte Grunde.

Jeg vil med det samme her gerne hævde, at jeg ikke er Modstander af Planen om at ophæve Navigatorforeningen, men tværtimod en Ven deraf, naar det kan ske under Former, der ikke senere giver Anledning til Strid og Kiv. Jeg synes, vi Navigatører snart maa være naaet til Erkendelse af, at den første Betingelse for at komme fremad er Sammenhold, og jeg er overbevist om, at den nuværende Ordning, hvor Førere og Styrmand har hver sin Forening, er den bedste, naar kun hver Forening forstaar at varetage, hvad der paahviler hver især, og iøvrigt arbejde sammen paa, hvad der er til Gavn for den fælles Stand; men for at dette kan ske, er det nødvendigt at holde alt det borte, der er egnet til at skabe Ufred og Mistillid.

P. Thrane,
Styrmand.

Sømandskab som Skolefag.

Vi har fra en færende Skibsfører modtaget følgende:

Blandt de Spørgsmaal, der særlig har sat Skel mellem de to Kommissions-Betænkninger, er Navigatorernes praktiske Uddannelse vist et af de vigtigste, og dette er paafaldende; thi det er hævet over enhver Tvivl, at der indenfor Kommissionen er vist de behandlede Spørgsmaal den størst mulige Opmærksomhed. Divergensen kan maaske begrundes paa Flertallets praktiske Kendskab til Søfartsforhold, medens Mindretallets Mening bevises ved teoretiske Argumenter, hvis Rigtighed konstateres ved statistiske Tabeller over Søfolks Sejskibsfart o. s. v.

Sejskibsfart har tidligere været og bliver endnu af mange betragtet som den eneste praktiske Udvej for Sømands faglige Uddannelse, hvilket for saa vidt er rigtigt, som det daglige Arbejde giver den nødvendige Øvelse i det meste til Faget henhørende.

I Modsætning til den Omhyggelighed og Akuratesse, der tidligere karakteriserede ikke alene Sømands Gerning, men ogsaa deres personlige Ejendommeligheder, har Forholdenes Udvikling medført en betydelig Forandring, som stammer fra, at det af økonomiske Hensyn er bleven nødvendigt at reducere Skibenes Besætning saavel i Kvalitet som Kvantitet; dette har for Standens faglige Uddannelse medført den Ulempe, at der maa lages mere Hensyn til Arbejdets Mængde end dets Godhed. Matroser er efterhaanden bleven sjældnere i Sejlere, særlig i de smaa; derfor maa den ene Dreng undervise en anden, og Resultatet er, at de alle bliver saavel Fuskere som Sjuskere.

Saalænge Skibsfart drives som hidtil, er Sømands praktiske Uddannelse af Vigtighed saavel for Sejl- som Dampskibe. At Fordringerne varierer med de forskellige Skibstyper kan indrømmes, men desuagtet er det lige vigtigt, om det er Skibet eller Manden, der styrer daarligt, om en Trosse splædses eller et Bændsel bliver

paalagt, saa der kan stoles paa det. Jo mere Skibenes Besætning reduceres, desto vigtigere er det, at alle kan udføre forefaldende Arbejde med faglig Dygtighed. Det er nødvendigt saavel af Hensyn til Skibenes økonomiske Drift som til deres Sikkerhed at sørge for Standens praktiske Uddannelse, men skal der opnaas nævneværdige Resultater, da er det næppe tilstrækkeligt kun at sørge for Navigatorerne; der bør arbejdes hen til, at flere kan blive delagtig deri.

Længe har der været klaget over, at praktisk Sømandskab lader meget tilbage at ønske ikke alene i vor, men ogsaa i fremmede Handelsflaader. Kunde Fejlen rettes om Bord, var det heldigst, men det maa antages, at der i den Retning er foretaget, hvad gøres kan, saa der er næppe anden Udvej end at afhjælpe Manglerne ved Skoler i Land, hvad vel heller ikke er saa vanskeligt, som mange tror.

Kommissionsflertallets Indstilling om Fordring i Sømandskab indbefatter ikke mere, end der i Almindelighed forlanges af Styrmand; men der kan være delte Meninger om, hvorvidt det er nødvendigt i Land at lære Eleverne saadanne Ting som Behandling af svære Vægle, Nødror, Drivankere og lignende; thi naar der under Ekspedition ved Land eller i Søen hænder noget ualmindeligt, da er Skibene sjældent udrustet med det, der specielt passer for Tilfældet; og derfor kommer det mest an paa at hjælpe sig med det, der er ved Haanden. Under Sejlads kan Sømand ikke undgaa at tilegne sig betydelig Øvelse i at udføre almindeligt Arbejde samt i at klare vanskelige og kritiske Situationer, og saavidt det er almindelig bekendt, har Standen hidtil i disse Retninger tilfredsstillet alle berettigede Fordringer, saaledes at der i Grunden kun klages over, at de enkelte Arbejder bliver daarligt udført. Forberedelsen paa Landjorden kan derfor vist indskrænkes til en grundig Undervisning i at bruge Merlespir, Sejlmaal, Aarer o. s. v., men en saadan Vejledning maa foretages saa tidlig, at den kan danne et Grundlag for Arbejdets Udførelse om Bord.

Forhaabentlig vil det i en nær Fremtid blive almindeligt at lade unge Sømand gennemgaa aarlige Kursus i Land ved Lærestatter som Sømandshøjskolen ved Svendborg eller Sømandsskolen paa Fanø. Vil saadanne Skoler tilbyde 1 à 2 Timers daglig, grundig, praktisk Vejledning ved Hjælp af Kapt. Kusk Jensens udmærkede Bog, da er det hævet over enhver Tvivl, at disse Elever vil tilegne sig Færdigheder, som ved Øvelse gennem det daglige Arbejde om Bord vil blive til uvurderlig Fordel for Skibsfarten.

Det kan ikke anbefales at udsætte Spørgsmaalets Løsning i Haab om, at Staten vil tage sig deraf ligesom Navigations-Undervisningen; der kan ikke begyndes for tidligt, og der er al Sandsynlighed for, at Sagen kan ordnes som et privat og rentabelt Foretagende. Statens Medvirkning er dog ønskelig for saa vidt, som det burde tillades, at den Tid, hvori unge Sømand frekventerer Skoler i praktisk Sømandskab, regnes til Søfartslid.

Det vil være et stort Gode, om der til den udvidede Styrmands- eller Skippereksamen kunde læres lidt om Skibsbygning og Stabilitet; det kan anbefales at sætte disse Fag i Stedet for Maanedistancer som tvungen Del af denne Prøve.

Skipper.

Fra Sø og Land.

Skibsfører Anders Andersen af Marstal er i Folge »Æro Avis« bleven ansat som Lodsoldermand ved Nyord.

Den 22. Febr. skete i Folge »Berl. Tid.« under Arbejdet med Ophivning af Ankeret paa Lødsdamperen »Skagerak«, der laa ved

Skagen, et Ulykkestilfælde, idet Stoppepalen slap ud af sit Leje, hvorefter Svingene ramte Lødserne Christensen og Petersen saa uheldigt, at Forstævnte fik sin Haand stærkt læderet og Sidstnævnte Knæet knust. Desuden fik den assisterende Fyrholder Rasmussen, en Haand af Led.

Ankerdampspillet paa »Skagerak« var ubrugeligt, hvorfor man maatte benytte Haandspillet.

Syltholm-Havnen. Maribo Andelssvineslagteri vedtog paa sin Generalforsamling den 22. f. M. paa Forslag af Lands-tingsmand Sonne og Godsejer Moesgaard-Kjeldsen, Lidso, at yde et Tilskud af 2,000 Kr. til den paatænkte Havn ved Syltholm.

Fra Hr. H. Jacobsen, der har General-Agenturet for Nord- evropa for den amerikanske Petroleumsmotor »Wolverine«, har vi modtaget et fikst, lille Hefte, forsynet med en Del Billeder af de Fartøjer, der er forsynet med denne Motor.

I Fortegnelsen over de, der benytter »Wolverine« Motoren i sine Fartøjer, findes bl. a. Løds- og Toldvæsenet.

»Standard Oil Company«s Damper, »Capt. A. F. Lucas«, har i Folge »Shipp. Gaz.« fornylig haft en Olje-Lægtter, der laster 7,000 Tons, paa Slæb fra New York til Hamburg. Damprens egen Last ud- gør 5000 Tons, hvilket altsaa er enbetydende med at ialt 12,000 Tons er bragt over Atlanterhavet med den ene Maskine.

Den Praksis at tage Lægttere paa Slæb af Olje-Tankdampere bliver mere og mere almindelig, om man end skulde synes, at det var en risikabel Forretning paa denne Aarstid.

Østmølen ved Masnedssund Havn. Ministeriet for offentlige Arbejder har i Folge R. B. meddelt Vor- dingborg Byraad, at det sanktionerer det fra Raadets Mindretal fremkomne Forslag om Opførelse af en ny Østmøle ved Masnedssund Havn, men hvis Byraadets Flertal fastholder sit Standpunkt om kun at istandsætte og opmudre den gamle Havn, vil det ikke modsætte sig dette, men det bliver paa Byraadets eget Ansvar.

Ulykkestilfælde om Bord paa Viking. Til Skole- skibet »Viking«s Rederi er der indløbet Telegram om, at Elev Nr. 18, Mogens Christensen, den 25. Februar i Callao er kommen ulykkelig af Dage, antagelig ved at falde ned fra Masten. Den for- ulykkede var 15 Aar gammel og Sou af Tobakshandler Chri- stensen i Eshjæg. (R. B.)

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned anmeldt som forlist følgende Skibe. Sejlskibe: 12 amerikanske, 25 britiske, 2 chilensiske, 2 danske, 4 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 8 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 1 spansk, 3 svenske; ialt 61. Dam- pskibe: 1 brasiliansk, 13 britiske, 1 dansk, 4 franske, 2 tyske, 2 græske, 1 italiensk, 4 japanske, 2 norske, 1 spansk, 1 svensk; ialt 32. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 30, Kollision 5, beskadiget af Ild 1, forsvundet 3, forladt 9, Kondem- nation 10, sunket 3; for Dampskibene: Stranding 19, Kol- lision 4, beskadiget af Ild 1, forsvundet 1, Kondemnation 4, sunket 3.

Vanja, Barkskib af Helsingborg, kom den 4. ds. paa Rejsen fra Karlshamn til Hull med Trælast paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitser.

Helge, Dpsk. af Åhus, der grundstodte ved Amager, men af Svitser blev bragt flot og slæbt til Aalborg for der at udlosse sin Ladning, er sat paa Slip og vil efter at have faaet paasat en ny Skrue afsejle til Göteborg for endelig Reparation. Skibets Bund er en Del beskadiget.

Guldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 6. ds. paa Rejsen fra Skotland til Hamburg paa Grund ved Norderney. Flot med Assistance og ankommet til Hamburg.

Bürgermeister Schmidt, Trawldpsk. af Bremerhaven, kom d. 5. ds. paa Grund paa Bragerne, men atter flot uden Assi- stance.

Hermes, Dpsk. af Göteborg, der grundstodte ved Nyborg er indbragt hertil af »Dragor«, og skal efter Løsning i Dok hos Bur- meister & Wain for at reparere.

Beneficient, Dpsk. af Sunderland, er indkommet hertil hek og skal reparere. Skibet har været paa Grund ved Höganäs og kom flot med Assistance af Svitser, efter at have kastet over Bord af sin Kulladning.

Anna Elisabeth, Skonnert af Svendborg, er, medens den lna fortojet i Brunsbüttelekoog, bleven paasejlet af Lægtteren »Claus Kiehn« og har faaet nogen Skade.

Cecilie, Skonner af Ærøskjøbing har paa Rejsen fra Hjem- stedet i Ballast til Langesund i Skagens Bugt, mistet Anker og 90 Favne Kæde. Skibet lob ind til Frederikshavn for at faa Skaden udbedret.

Vesta, Skonnert af Svendborg, har været paa Grund ved Refsuvs, men er nu bragt flot af Svitser og ind til Svendborg.

Skarodde, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Odense fra Mariager med Cement. Skibet har under en Storm i Kattegat mistet Skorstenen.

Neptun, Galease af Marstal, er paa Rejsen fra Linhamn til Svendborg med en Ladning Kalksten, grundstodt ved Kastrup.

Lydia, Jagt af Mariager, har paa Rejsen fra Aalborg til Hjemstedet, været paa Grund i Mariager Fjord. Flot uden Assi- stance og indkommet til Mariager.

Paketten, Motorgalease af Aalborg, har været paa Grund i Mariager Fjord. Slæbedampere »Plucky« bragte Skibet flot, og Rejsen fortsattes til Thisted.

Allan, Dpsk., ankom d. 6. ds. til Aarhus og maa gaa i Dok for at undersøges, da det har være paa Grund ved Boness.

Egholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Forhaling i South Shields været i Kollision med en Pier og har tilføjet denne be- tydelig Skade.

Emilie, Barkskib af Faab, er i Folge Telegram, returneret til Rio de Janeiro i Læk Tilstand. Skibet var paa Rejse fra Rio de Janeiro til Europa med Huder.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ved Befragtningsfirmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er i den senere Tid bl. a. følgende Skibe bleven solgt:

Sk. »Emma« af Barth, 40 Reg. Tons, to Aar gammel, til Kapt. Kjøbing, for 4,200 Kr.

Sk. »Kate« af Barth, 50 Reg. Tons, to Aar gammel, til Kapt. Adolf Holm m. fl. i Allinge, for Kr. 14,400. Skibet skal frem- tidig hedde »Hammershus«.

Sk. »Ingeborg« af Bandholm, 40 Reg. Tons, til Kapt. J. C. Jensen, Stryno. Købesum 9,600 Kr., inkl. Assurance retten.

Fra Marstal Staalskibsbyggeri & Reparations- værft sattes Fredag d. 6. ds. et nyt Dampskib i Vandet. Skibet, der er bygget for Regning A/S. Dampskibsselskabet Langeland, er bestemt til fast Rutesfart Kjøbenhavn—Langeland—Æro. Paa den ledige Bedding lægges straks Kol til en større Motorskonnert, der bygges for udenlandske Redere.

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. (Sluttet 11. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 1. ds. herfra. — Alex- andra, Kylesbech, afg. Boston 25. Febr. hertil. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 8. ds. fra Cadiz. — Anglo Dane, Wioneke, ank. Pillau 7. ds. herfra. — A. N. Hansen, Pauske, afg. Tunis 6. ds. til Salonica. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga 29. Febr. herfra. — Arkansas, Petersen, ank. Windau 8. ds. herfra. — Arno, Strubberg, afg. Swansea 4. ds. til Marseille. — Aurora, Fischer, dokker her. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 6. ds. fra Ghent. — Beira, Lunge, ank. Sundorland 9. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 4. ds. fra Kristianssand. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Genua 4. ds. fra Newcastle. — Christian IX, Müller, p. Holtenuu 9. ds. hertil. — Dagmar, Bogvad, dokker her. — Douro, Mortensen, ank. Libau 7. ds. herfra. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15. Febr. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 9. ds. fra Pillau. — Garonne, Kromann, afg. herfra 7. ds. til Riga. — Georgios I, Sørensen, afg. Hull 9. ds. til Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4. ds. fra Kristiania. — Hengest, Munch, afg. Dunkerque 10. ds. til Havre. — Hjelme, Sørensen, afg. herfra 7. ds. til Stockholm. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Burntis- land 6. ds. til Genua. — Kasau, Hansen, ank. Libau 2. ds. fra

London. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 25. Febr. til Fildelfia. — Kiev, Jørgensen, afg. Hull 5. ds. til Bordeaux. — Kurssk, Kann, ank. hertil 10. ds. fra Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, p. Brunsbüttel 9. ds. for Hull. — Louise, Kruse, afg. herfra 7. ds. til Reval. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 10. ds. herfra. — L. P. Holmblad, Swan, ank. Boston 7. ds. fra Kristiania. — Nicolaj II, Kaas, dokker her. — Nishnij Novgorod, Sonne, dokker her. — Nordjylland, Kragh, ank. Pillau 9. ds. herfra. — O. B. Suhr, Friseneuve, afg. Alger 9. ds. hertil. — Omsk, Jønsen, ank. Windau 7. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 10. ds. — Perm, Christensen, ank. Newcastle 9. ds. fra London. — Pregel, Harder, ank. London 9. ds. herfra. — Ribberhuus, Bonnellykke, ank. hertil 9. ds. fra Libau. — Saga, Nielsen, ank. Antwerpen 6. ds. fra Rouen. — Saxo, Larsen, ank. hertil 9. ds. fra Libau. — Texas, Lissner, p. Beachy Head 9. ds. hertil. — Tiber, Beck, ank. Cardiff 10. ds. fra Dunkerque. — Tyr, Thøning, ank. Windau 5. ds. herfra. — United States, Wulff, afg. New York 5. ds. til Kristiansund. Valdemar, Johnsen, p. Brunsbüttel 10. ds. for Hull. — Vendsyssel, Riise, ank. hertil 4. ds. fra Grimsby.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Blyth 7. ds. til Barcelona. — Michail Ontchoukoff Harboe, afg. Blyth 17. Febr. til Colastine. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. St. Vincent 25. Febr. til Dunkerque. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 7. Febr. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Pensacola 20. Febr. til London. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Cyprus 15. Febr. — Pawel Andrejewf, Tannebek, ank. Newport 26. Febr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Castellamare 14. Febr. til Colastine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. I. N. Madvig, Schjuddt, afg. Libau 10. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. Libau 4. ds.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Nautik, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Esbjerg 5. ds. — Ellen, Basse, ank. Huelva 12. Febr. — Fylla, Christensen, afg. Aarhus 9. ds. til Riga. — Gerda, Iversen, ank. Methil 9. ds. — Hebe, Pedersen, passeret Helsingør 9. ds. til Rotterdam. — Cito, Thøgersen, afg. Brake 7. ds. til Leith. — Napoli, Brinch, ank. Esbjerg 8. ds. — Bodil, Larsen, pass. Kaiser Wilhelms Kanal 5. ds. til Swansea. — Dagmar, Mathiasen, ank. Nakskov 7. ds. — Nerma, K. M. Nielsen, afg. Zwijndred 10. ds. til Rudkjøbing. — Alfa, Lauritsen, afg. Blyth 10. ds. til Esbjerg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 9. ds. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Burntisland 10. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Kjøbenhavn 4. ds. til Barry Dock.

Jylland. Ebba, Gregersen, passerede Konstantinopel 3. ds. til Hamburg. — Karen, Oldall, ank. Cypern 4. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Gaudia 8. ds. til London. — Alexy, Lorentzen, ank. Oxeløund 7. ds. — Dagny, Fischer, afg. Tyne 28. Febr. til Monaco. — Mary, Clausen, passerede Kanalen 6. ds. til Rouen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Seaham Harbour 8. ds. til Neufahrwasser.

Union. Gallia, Nielsen, afg. Portland 5. ds. til Königsberg. — Caledonia, A. P. Hansen, ank. Aalborg 9. ds.

Inga. Carbonia, Mathiasen, afg. Königsberg 7. ds. til London.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Rotterdam 10. ds. til Boness. — Selandia, Troensegaard, afg. Alloo 5. ds. til Königsberg. — Frumentia, Andersen, afg. Plymouth 7. ds. til Aalborg.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Grangemouth 8. ds. — Brattingsborg, Jørgensen, afg. Neapel 9. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Odense 9. ds. — Fredensborg, Fischer, afg. Windau 9. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Huelva 3. ds. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Libau 7. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Las Palmas 3. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Windau 6. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Rotterdam 7. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Stratoni 6. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Huelva 9. ds. — Soborg, Hansen, afg. Huelva 9. ds. — Uranienborg, Jensen, afg. Windau 4. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. West Hartlepool 5. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. Singapore 6. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. La Palice 4. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. Cardiff 7. ds. — Ulfborg, Møllerup, ank. Huelva 4. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Odense 9. ds. — Dansborg, Kühl, ank. Savanna 29. Febr. — Jægersborg, Larsen, afg. Newport 7. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 10. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Civata Vecchia 6. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Oran 3. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Newport 9. ds. — Martha, Christense, afg. Bougie 7. ds. — Elna, Rathje, ank. Arzew 7. ds. — Therese, Larsen,

afg. Seaham 2. ds. — Simone, Olsen, ank. Burntisland 7. ds. — Jeanne, Løller, afg. Nizza 9. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Canne 10. ds. — Vera, Risø, afg. Seaham 3. ds.

Det estasiatiske Kompagni. Mahidol, Schmidt, afg. Dartmouth 3. ds. — Indien, Berg, afg. Suez 28. Febr. — Samui, Dahlenborg, ank. Bangkok 25. Febr. — Tranquebar, van Deurs, ank. Shanghai 7. ds. — Cathay, Jensen, ank. Yokohama 7. ds. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 4. ds. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Port Said 5. ds. — Bintaug, Gabe, afg. Colombo 6. ds. — Sibirien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 11. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 8. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Demerara 9. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. Havre 10. ds. til London.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 9. ds. — Helene, Sørensen, ank. Königsberg 7. ds. — Agnete, Petersen, ank. Aalborg 8. ds. — Hermia, Larsen, afg. Burntisland 5. ds. til Karrebaksmunde. — Alice, Schultz, afg. Methil 8. ds. til Korsør. — Bornholm, Abrahamson, ank. Kiel 10. ds. — Nauta, Madsen, afg. Kiel 10. ds. til Newcastle.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Memel 7. ds. — N. G. Petersen, Poulsen, afg. Kiel 7. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Cardiff 10. ds. — Alfred Hage, Møller, ank. Stettin 9. ds.

Holm & Wonsild. Josey, Damm, afg. Messina 8. ds. — Hugo, Steen, afg. Blyth 8. ds. til Swinemünde. — Clara, Magleby, ank. West Hartlepool 9. Febr. — Erik, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Axel, Christensen, afg. Slesvig 6. ds. til Grimsby. — Absalon, Gram, er afgaaet fra Sfax til Garston. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Blyth 5. ds. til Catania — Ulrik Holm, Bonnellykke, afg. Korsør 7. ds. til Methil. — Bogutyr, Egenfeldt-Nielsen, afg. Blyth 6. ds. til Messina.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Windau 5. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Cardiff 26. Febr. — England, Andersen, afg. Windau 5. ds. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 9. ds. — Rusland, Madsen, ank. Helsingør 8. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Brunswick 9. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Huelva 3. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Rufisque 6. ds. — Urania, Clausen, ank. Aarhus 31. Decbr. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 3. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, ank. Aarhus 9. ds. — Lady Furness, Andersen, ank. Kjøbenhavn 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, afg. Burntisland 6. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Toulou 7. ds. — Frankrig, Friis, afg. Newcastle 5. ds. — Belgien, Nielsen, afg. Las Palmas 2. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Bordeaux 9. ds. til Bilbao. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Gibraltar 2. ds. til Kingslynn. — Ove Gjedde, Jans, ank. Sunderland 9. ds.

Frem. Austa, Bagger, afg. Libau 5. ds. til West Hartlepool. — Vera, Thing, ank. Libau 6. ds. — Freja, Nielsen, ank. Nyborg 8. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Kolberg 7. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. Glieneken 8. ds. — Tor, Hørstedt, ank. Carlshavn 7. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 13. ds. til Grimsby. — Fulton, Jørgensen, afg. Windau 5. ds. til Ghent. — Newton, Andersen, ank. Stettin 10. ds. — Edison, Sørensen, ank. Windau 8. ds. — Washington, Nielsen, ank. Tyne Dock 5. ds.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, ligger i Kjøbenhavn.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, ank. Rio Grande 6. ds. — Hans, Steffensen, afg. Blyth 10. ds. — Emilie, Nielsen, ank. Rio Janeiro 9. ds. — Sophie, Sværre, ank. Paysandu 9. ds.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1. ds. — Lawrence Emilie, Andersen, ank. Kiel 4. ds.

Svendsborg. Gæa, Petersen, ank. Burntisland 2. ds. — Freir, Brandt, ank. South Allon 2. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. Methil 2. ds. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Boston 3. ds. — Jens, Eriksen, ank. Drobak 3. ds. — Marie, Andersen, ank. London 3. ds. — Venus, Jensen, ank. Sarsborg 3. ds. — Erhardt, Larsen, ank. Rudkjøbing 4. ds. — Delos, Andersen, ank. Livorno 4. ds. — Severine, Hansen, ank. Vejle 4. ds. — Martin, Wilde, ank. Alloo 3. ds. — Erik, Christensen, ank. Alloo 3. ds. — Haabet, Andreasen, ank. Fakse 2. ds. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Blyth 2. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. Villagarcia 4. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. Anstruther 4. ds. — Capella, Hansen, ank. Newcastle 4. ds. — Roska, Petersen, ank. London 5. ds. — Galathea, Jensen, ank. Middlesbrough 4. ds. — Ragnhild, Andersen, ank. Newport 4. ds. — S. Lotz, Hansen, ank. Fowey 6. ds. — Rossing, Larsen, ank. Treport 5. ds. — Zampa, Petersen, ank. Newcastle 6. ds. — Union,

Olsen, ank. Portrieux 6. ds. — Alfrøde, Hansen, ank. Ramsgate 5. ds. — Rotha, Olsen, ank. Kristianssand 6. ds. — Niels, Nielsen, ank. Grimstad 6. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. Lissholm 6. ds. — Kruse, Larsen, ank. Gøteborg 9. ds. — Ariel, Ravnemose, ank. Laurvig 8. ds. — Solon, Rusch, ank. Rudkjøbing 7. ds. — Meta, Møller, ank. Sunderland 8. ds. — Haabet, Andreasen, ank. Drammen 9. ds. — Martin Nisson, Petersen, ank. Hull 9. ds. — Marie, Petersen, ank. Ayr 9. ds.

Ero. M. Hay, Petersen, ank. til Leith 2. ds. — Salus, Jensen, ank. 2. ds. til Boness. — Apollo, Albertsen, afg. 29. Febr. fra Kjøbenhavn til Hamburg. — Enigheden, Friis, afg. 29. Febr. fra Kjøbenhavn. — Emanuel, Schmidt, afg. 29. Febr. fra Kjøbenhavn til Kjøge. — Alf, Rasmussen, ank. 3. ds. til Brevik. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. 2. ds. til Frederiksstad. — Habil, Rasmussen, ank. 2. ds. til Maracaibo. — Hydra, Christensen, afg. 3. ds. fra Malmo til Kristianiafjord. — Laura, Jensen, afg. 3. ds. fra Cartagena til Bristol. — Amor, Rasmussen, ank. 3. ds. til Sunderland. — Heimdahl, Eriksen, ank. 3. ds. til Laguna d. T. — H. H. Petersen, Christensen, ank. 2. ds. til Wismar. — Lauritz, Folmer, ank. 6. ds. til Malmo. — Skirner, Rasmussen, ank. 5. ds. til Drøbak. — Sejerskrausen, Schmidt, ank. 5. ds. paa Boness' Red. — H. C. Grube, Svane, ank. 5. ds. til Rio Grande (do Sul). — Eos, Christensen, ank. 6. ds. til Drøbak. — Hamlet, Rasmussen, ank. 6. ds. til London. — Karen, Albertsen, ank. 6. ds. til Nysted. — Neptun, Jensen, ank. 7. ds. til Dagelykke. — Forældres Minde, Christensen, ank. 6. ds. til Randers. — Eden, Petersen, afg. 4. ds. fra Plymouth til Ayr. — Dannebrog, Christensen, ank. 4. ds. til Leith. — Johanne, Østermann, ank. 4. ds. til Leith. — Fredensborg, Kisby, er ank. til Fort de France. — Vega, Hansen, ank. 5. ds. til Genova. — Salvador, Kromann, ank. Kragero 4. ds. — Hjalmar, Christoffersen, er ank. til South Alton. — Altn, Albertsen, ank. 9. ds. til Travemünde. — Apollo, Albertsen, ank. 8. ds. til Holtenau. — Willi, Knudsen, ank. 8. ds. til Gøteborg. — Dianna, Hansen, ank. 7. ds. til Ramsgate. — Ofelia, Clausen, ank. 8. ds. til Svaneke. — C. M. Petersen, Petersen, ank. 8. ds. til Aalborg. — Rotha, Hansen, ank. 9. ds. til Liverpool. — Agent Petersen, Frederiksen, er 7. ds. passeret Lizard, paa Rejse fra Maracaibo til Hamburg.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbeparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273.

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 Synvidde 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). Retninger 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.

497. Vandstand, Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3,5 m, i Langholm-Løb 2,5 m, i Svanholm-Løb 2,5 m, paa Fjordgrunden 3,5 m. Gausholm-Løb er lukket.

498. Vrag uskadeliggjort. Schultz's Grund SØ. Kattegat. Vraget, som er sunket 3,5 Sm S. 56° Ø. fra Fyrskibet »Schultz's Grund«, er uskadeliggjort. Afmærkning er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 450. Kjøbenhavn 1908).

499. Tænding af Fyr. Reykjanes, Island SV.-Kyst. Den 20de Marts 1908 tændtes Reykjanes ny Fyr. Det er et hvidt Blinkfy, der hver 1/2 Minut viser To-Blink, Blink 1 Sek., Morke 6 Sek., Blink 1 Sek., Morke 22 Sek. Flammens Højde: 73 m. Synvidden: 22 Sm. Lysevnen: 23 Sm. Hvidt, 26 m højt Taarn af Beton. Tæt under Land gaar Fyret i Skjul af den Klippe, hvorpaa det gamle Fyrtaarn staar. Det ny Fyrtaarn staar 660 m N. 36 1/2° Ø. for det gamle. 63° 48' 49" N. Br. 22° 40' 4" V. Lgd. (Kort Nr. 55, 87, 88, 114, 147 og 198. Islandske Lods, Side 21. Fyr-Fort. Nr. 523).

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fns, sætninge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

500. Skydeøvelser. Pillau, Tyskland. Den 18de, 19de eller 20de Marts 1908 afholdes Skydeøvelser ved Pillau fra Kl. 8 til 12 Fm., og Havnen er da spærret for al Sejlads. Naar der skydes, hejses et rødt Flag paa Fyrtaarnet. Et hvidt Flag hejst paa Fyrtaarnet betyder, at der ikke skydes den Dag.

501. Fyrskibet »Woitzig« atter udlagt. Stettiner Haff. Det danske Konsulat i Stettin meddeler: Fyrskibet »Woitzig« er atter udlagt.

502. Fyrskibet »Palmerort« atter udlagt. Greifswalder Bodden. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Palmerort« atter udlagt.

503. Sommerafmærkning, Lübeck Bugt. I Lübeck Bugt er Sommerafmærkningen foretaget.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

504. Vrag i Nordsøen. Foreren af Dampskibet »Kursk« meddeler: Den 8. Marts 53° 16' N. Br. 4° 37' Ø. Lgd. En Vragmast tilsyneladende fast i Grunden.

505. Tønde udlagt. Grossvogelsand, Elben, Tyskland. Da Grossvogelsand er tiltaget, er en sort Spidstønde 5/6 udlagt i 7 m Vand, paa 53° 58' 45" N. Br. 8° 29' 31" Ø. Lgd.

506. Lystønder udlagt. Innenjæde, Jade. I Innenjæde er Lystønderne 21 og Z samt Lys- og Klokketønde R/2 atter udlagt. Lystønde Z ligger nu paa 53° 31' 42" N. Br. 8° 10' 44" Ø. Lgd.

507. Sømineøvelser. Innenjæde, Jade. Fra 1ste April til 1ste Oktober 1908 afholdes Sømineøvelser i Vareler Tief. Øvelsespladsen begrænses mod N. af en Linie i V. fra Tonde 23, mod Ø. af 6 m Kurven, mod S af en Linie i Ø. fra Tonde Varel B, mod V. af en Linie i N. fra Tonde Varel B. Pladsen er afmærket med fire Bojer med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. Fartøjer med rødt Flag og om Natten med en rød Lanterne over en hvid Lanterne ligger ude. Anvisninger skal uhørligt følges.

508. Lystønder atter udlagt. Ostfriesische Gatje og Ems. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne G 1—G 5 og GD i Ostfriesische Gatje, EG uden for Emden Yderhavn samt Lystønden i Fischerhalje atter udlagt.

509. Tønder udlagt. Everingen og Oude Everingen, Schelde, Holland. I Everingen er en Stumtønde Nr. 22 a udlagt i 7,5 m Vand ved den tiltagende Grund ved Hoek van Baarland. 51° 23' 28" N. Br. 3° 54' 10" Ø. Lgd. I Oude Everingen er en Spidstønde Nr. 5 udlagt i 3,5 m Vand mellem Slikken van Everingen og Plant van Baarland. Othenepolder Ledefyr overet gaar nu over Stumtønde Nr. 20 i Everingen.

510. Vrag afmærket. Vrouwenzand, Zuidersee. En Tjalk er sunket S. for Vrouwenzand. Vraget er afmærket med en Vragtønde, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 47' 40" N. Br. 5° 19' 8" Ø. Lgd.

511. Lystønde udlagt. Texelstroom. I Texelstroom er Spidstønde Nr. 5 med Kryds (Burgzand) ombyttet med en rød Lystønde Nr. 5. Om Vinteren ombyttes den med en Spidstønde med Kryds. 53° 3' 23" N. Br. 4° 56' 55" Ø. Lgd.

512. Dybde. IJmuiden. I IJmuiden er Dybden nu 9,1 m, hvilket er Udgrænsningspunkt for Tidevandssjællerne.

513. Dybde. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er den mindste Dybde nu ved daglig Lavvande 7,5 m.

514. Tønder flyttet. Hollandsch Dien. I Hollandsch Dien er følgende Tønder flyttet og ligger saaledes: Stumtønde Nr. 6 i 6,5 m Vand. 51° 41' 55" N. Br. 4° 32' 49" Ø. Lgd. Stumtønde Nr. 7 i 6,5 m Vand. 51° 42' 5" N. Br. 4° 33' 24" Ø. Lgd. Stumtønde Nr. 8 i 6,5 m Vand. 51° 42' 15" N. Br. 4° 34' 0" Ø. Lgd.

515. Sommerafmærkning. Samtidig med Sommerafmærkningen forandres Numrene paa Tønderne i efternævnte Farvande, saaledes at de bliver fortløbende ude fra og indefter: Fra Zeegat van de Maas til Brielse Gat, fra Zeegat van Goerze til Nieuwe eller Noordergat, i Harinsovlief, i Vnile eller Hiitersche Gat, fra Zeegat van Brouwershaven til Grevelingen, i Keeten, Mastøet og Ziine, i Kramer, i Volkerak (Karolinagen) og i West Hellegat.

516. Stormvarsel Signaler gives midlertidig ikke. Skonnerten »Zeehond«. Fra 1ste April til 15de August 1908 er Skonnerten »Zeehond« i Nordsøen ombyttet med Skonnerten »Dolfijn«, der ikke er forsynet med Guistitelegraf, hvorfor Stormvarsel Signaler ikke gives.

517. Vrag afmærket. Little Nore, River Medway. Vraget af Skonnerten »Dashing Wave« ligger sunket i Little Nore. 1 Kbl S. 80° V. fra West Cant Tonde. Vraget er afmærket med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. 51° 27' N. Br. 0° 45' Ø. Lgd.

518. Forandring i Afmærkning. Lowestoft og Yarmouth Red, England. Følgende Tønder er flyttet og ligger nu saaledes: North Scroby 2,5 Kbl S. 43° Ø. hen i 11,5 m Vand. 27 1/2 Kbl N. 48° Ø. fra East Caister Kirke. — N W Scroby 4 1/2 Kbl S. 4° Ø. hen i 11,5 m Vand. 21 1/2 Kbl N. 61° Ø. fra East Caister Kirke. — Scroby South Elbow 1 1/2 Kbl N. 86° Ø. hen i 16,5 m Vand. 16 Kbl N. 81° Ø. fra Nelsons Monument. — Scroby South Snit 1 Kbl N. 86° Ø. hen i 14,5 m Vand. 19 Kbl S. 77° Ø. fra Nelsons Monument. — Scroby Hook 1 Kbl N.

86° Ø. hen i 12,2 m Vand, 21 Kbl S. 88° Ø. fra Gorleston S.-Pier Fyr. — South Scroby 7 Kbl N. 75° Ø. hen i 14,2 m Vand, 36½ Kbl S. 65° Ø. fra Nelsons Monument. — North Corton 3 Kbl S. 35° Ø. hen i 10,7 m Vand, 16 Kbl S. 88° Ø. fra Gorleston S.-Pier Fyr. — N E Corton 4 Kbl S. 20° Ø. hen i 12,2 m Vand, 21½ Kbl S. 68° Ø. fra Gorleston S.-Pier Fyr. — North Holm 3 Kbl N. 7° V. hen i 9,1 m Vand, 10½ Kbl S. 84° Ø. fra Corton Kirke. — N W Holm 3½ Kbl N. 1° V. hen i 14,5 m Vand, 12 Kbl N. 68° Ø. fra Lowestoft høje Fyr. — West Holm 5 Kbl N. 10° V. hen i 18,5 m Vand, 12 Kbl S. 79° Ø. fra Lowestoft høje Fyr. — S W Holm 4 Kbl N. hen i 9,8 m Vand, 17½ Kbl S. 54° Ø. fra Lowestoft høje Fyr. (Kort Nr. 131).

519. Vrag af Fyrskibet »Middle« afmærket. Humber. Fyrskibet »Middle« er sunket paa sin Station. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt tæt SØ. for Vraget, og tjener altsaa tillige til at afmærke Grunden. 53° 36' N. Br. 0,0 1' V. Lgd.

520. Forestaaende Forandring af Taagesignal. Flamborough Head. Fra den 20de Maj 1908 gives Taagesignal ved Flamborough Head Fyr med Sirene, der hver 90 Sek. giver to Stød, Stød 7 Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2 Sek., Pause 78½ Sek. (Kort Nr. 119 og 180).

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

521. Fortøjtønde inddraget. Dover. England. I Dover Harbour er Fortøjtønde Nr. 28, som laa 4 Kbl N. 13° Ø. fra Prince of Wales Pierhoved, inddraget.

522. Undervands Klokke inddraget. Spithead. Den sorte Tønde mærket »Experimental Submarine Bell«, som laa 3,1 Sm N. 70° Ø. fra St. Helen's Fort, er inddraget. 50° 43', N. Br. 0° 59', V. Lgd.

523. Taagesignal forandret. Fyrskibet »Shambles«. England S.-Kyst. Taagesignalet paa Fyrskibet »Shambles« er forandret. Sirenen giver nu to hurtigt paa hinanden følgende Stød hver 1 Minut, det første har en høj, det andet en dyb Tone. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 192. Kjøbenhavn 1908).

524. Fortøjtønder forandret. Hamoaze. I Hamoaze er følgende Forandringer foretaget med Fortøjtønderne: Nr. 4 South har nu Nr. 1, 2 Kbl N. 55° V. fra Cremill Obelisk. — Nr. 5 South har nu Nr. 2. Plads uforandret. — Nr. 6 South har nu Nr. 3, 3 Kbl S. 72° V. fra Kranen ved Bedding Nr. 6. — Nr. 2 Mid har nu Nr. 4, 2 Kbl N. 64° V. fra samme Kran. — Nr. 5 East har nu Nr. 5, 3 Kbl N. 29° V. fra samme Kran. — Nr. 11 har nu Nr. 6. Plads uforandret. — Nr. 12 har nu Nr. 7. Plads uforandret. — Nr. 13 har nu Nr. 8. Plads uforandret. — Nr. 14 har nu Nr. 9. Plads uforandret. — Nr. 15 har nu Nr. 10. Plads uforandret. — Nr. 16 har nu Nr. 11. 1½ Kbl N. 56° Ø. fra Cove Head. — Nr. 17 har nu Nr. 12, 1½ Kbl N. 14° Ø. fra Cove Head. — Nr. 18 har nu Nr. 13, 3 Kbl N. 16° V. fra Cove Head. — Nr. 19 har nu Nr. 14. Plads uforandret. — Nr. 8 Mid har nu Nr. 15, 1½ Kbl S. 63° V. fra Buil Point Flagstang. — Nr. 16 er udlagt 1 Kbl N. 65° V. fra samme Flagstang. — Nr. 10 Mid har nu Nr. 17, 1½ Kbl N. 13° V. fra samme Flagstang. — Nr. 11 Mid har nu Nr. 18, 2½ Kbl N. 2° Ø. fra samme Flagstang. — Nr. 19 er udlagt 3½ Kbl N. 4° Ø. fra samme Flagstang. — Nr. 1 Mid, 1, 2, 3, 5 og 6 Small og 4 East er inddraget.

525. Bolgebryder bygges. Fyr tændt. Havnesignal forandret. Heysham Harbour. Morecambe Bay. England V.-Kyst. I 1908 bygges en Bolgebryder. c. 1½ Kbl lang i V. fra det S.-lige Hoved ved Heysham Havneindløb. Ved Yderenden af Arbejdet vises to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Fra den 1ste Marts 1908 gives Signal for at Heysham Harbour er spærret med tre, i Stedet for med to, røde, faste Fyr lodret for hinanden. 54° 1', N. Br. 2° 55', V. Lgd.

526. Lystønder udlagt. Lough Carlingford. Irland Ø.-Kyst. En Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser, er udlagt paa V.-Siden af Carlington Cnt. 2½ Kbl S. 53° Ø. fra Haulbowline Rocks Fyr. 54° 1' N. Br. 6° 4', V. Lgd.

Den sorte Stumtønde Nr. 15, 8 Kbl S. 12° V. fra Killowen Point, Spidstønde Nr. 20, 4½ Kbl S. 16° V. fra Killowen Point, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Killowen Point: 54° 6' N. Br. 6° 6' V. Lgd.

I Løbet N. for Greenore, SØ. for Watson Rocks, er Dybden aftaget til 3,5 m. Grunden paa Ø.-Siden af Løbet, 4 Kbl NV. for Stalka Roek Baake, skvder sig V. efter ud i Løbet.

527. Fyr forandret. Fyrskibet »Blackwater«. Irland Ø.-Kyst. Fvret paa Fyrskibet »Blackwater« er nu et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Et-Blink, Blink 1½ Sek., Morke 13½ Sek. 52° 31' N. Br. 6° 4' V. Lgd.

Fvrskibet er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr og har en sort Ballon paa den ægterste lille Mast. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 200. Kjøbenhavn 1908).

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

528. Vrag uskadeleggjort. Bilbao. Spanien. Der er nu 10 m Vand over Vraget, som var sunket 2½ Kbl SØ. for Lystønden i Ind-

løbet til Bilbao. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 344. Kjøbenhavn 1908).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav

529. Fyr tændt. Tonola. Mexiko. Ved Tonola er det midlertidige Fyr slukket, og et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink, tændt. Flammens Højde: 24 m. Synsviddens: 14 Sm. Rød og hvid stribet, c. 20 m højt Taarn ved Beboelseshus. 18° 12', N. Br. 94° 10' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

530. Tønde Beliggenhed. Sao Francisco do Norte Flod. Alagoas. Brasilien. Den røde Spidstønde uden for Barren ved Sao Francisco do Norte Flod ligger 3½ Sm N. 88° Ø. fra Samoco Point Fyr. 10° 28', N. Br. 36° 20', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 478. Kjøbenhavn 1908).

531. Vrag borttaget. Valparaiso Bay. Chili. Vraget af Dampskibet »Morro«, som laa sunket 1½ Kbl S. 45° Ø. fra Duprat Point, er optaget og Afmærkningen inddraget. 33° 1', S. Br. 71° 38', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

532. Grunde Steder. Livorno Havn. Italien. I Livorno Havn findes følgende grunde Steder: 1,5 m Ø. for Vegliaia Molens Ø.-Hoved, fra Fvret i S. 13° V. og fra det grønne Fyr paa V.-Enden af samme Mole i S. 78° Ø. 7,5 m 40 m N. 14° Ø. fra Fvret paa S.-Enden af den krumme Mole, og 5,1 m 65 m S. 9° V. fra Fvret paa Vegliaia Molen.

533. Fortøjtønde inddraget. Triest. Østerrig-Ungarn. Fortøjtønden, som laa i Triest Havn i 17,5 m Vand, 2 Kbl S. 52° V. fra de to Fyr lodret for hinanden paa Bolgebryderens S.-Ende, er inddraget.

534. Fortøjtønde udlagt. Cittanova. Istrien. I Cittanova Havn er en Fortøjtønde udlagt i 5,5 m Vand, ½ Kbl N. 10° V. fra Fvret paa Molehovedet.

535. Fvr forandret. Mulo. Spalato. I Fvret paa Klippen Mulo er den røde Vinkel borttaget, saa at Fvret nu viser hvidt, fast Lys Horisonten rundt. 43° 30', N. Br. 15° 55', Ø. Lgd.

536. Tønde inddraget. Meljine. Golf van Cattaro. Tønden, som i Bucht von Meljine laa i 12 m Vand, 1½ Kbl S. 52° Ø. fra Meljine Havnefvr, er inddraget. 42° 27', N. Br. 18° 34' Ø. Lgd.

537. Midlertidige Tønder. Great Pass. Alexandria. Ægypten. Ved Great Pass er midlertidig udlagt en sort Spidstønde i 8,5 m Vand tæt ved 3 m Pladen N. for Hydrographer Shoal, 5,5 Kbl S. 58° V. fra El Fara Baake, og en rød Stumtønde i 9,1 m Vand, tæt ved Enden af North Shoal, 3,5 Kbl S. 42° V. fra El Fara Baake, der ligger paa 31° 10', N. Br. 29° 49', Ø. Lgd. Tønderne ligger nde, indtil der er opført Baaker paa disse Grunde.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

538. Lodsfyrskeib forandret. Soerabaja. Java N.-Kyst. Lodsfyrskeibet uden for Westgat ved Soerabaja er ombyttet med et nyt, der fra en Baake paa Afterskibet viser et hvidt Blinkfvr, der hver 15 Sek. viser Et-Blink af 4 Sek. Varighed. Synsviddens: 12 Sm. Skibet har een Mast med Signallaar. 6° 52' S. Br. 112° 44' Ø. Lgd.

539. Ankring forbudt. Hongkong. China. I Hongkong Harbour er Grænserne for Pladsen, inden for hvilke det er forbudt at ankre, paa begge Sider af Telegrafkablet mellem North Point paa Hongkong Island og Kaulung SØ.-Pynt nu afmærket med to Par Baaker. Forbaakerne er en hvid Pæl med rød Diamant, og viser om Natten hver et rødt, fast Fvr, af hvilke det Ø.-lige er formørket med Ø., det V.-lige med V. Bagbaakerne er hvide Stenstøtter. 22° 17', N. Br. 114° 11', Ø. Lgd.

540. Grund fundet. Siau Chu Shan S. Pe Chili Strait. En 4,5 m Klinne er fundet 2,5 Kbl S. 13° V. fra Siau Chu Shan S.-Pynt. 28° 1' N. Br. 120° 52', Ø. Lgd.

4 m Grunden 1 Sm S. 1° V. fra Siau Chu Shan S.-Pynt findes ikke og er udtaget af Kortet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N:	betyder nyt Kort eller ny Bog;	R:	rettet, ny Udgave;	+	annuleret;	T:	Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.							
N	293	Kleine Soenda-eilanden. Straat Alas. 1:200,000. Pris 1 f.		Holland:			
		Norge:					
N	B 10	Paa Generalkort B 10 (Gisund—Kvalø) er naafornt ny Plan over Tromsø Havnedistrikt. 1:12,500.					
+	B 6	Generalkort B 6 (Lekse—Donnesø).					
N	B 56	Specialkort (Støtt—Saltfjorden). 1:50,000. Pris: 1,00 Krone.					
		Tyskland:					
R	164	Ostsee, Deutsche Küste: Die Fahrwasser nach Barth und Damgarten (Med 1 Plan). 1:50,000. Pris: 3,10 M.					

Frankrig:

N 5193	Ports de Marseille.
R 3678	Carte générale de l'Algérie (Ire fenille): d'Alger à la frontière du Maroc. 1907.
† 3400	Ports de Marseille. Spanien:
† 159	Ria y puerto de Santander.
N 295 bis	Puerto de Valencia.
N 29 B	Puerto de Sorsogon.
R 20 D	Pasajes.
R 663	Puerto de Santander.
R 23 A	Puerto de Ferrol.
R 13 A	Puerto de Gijon.
R 129	Puerto de Cubacion.
R 870	Llobregat al Besos.
R 299 B	Puerto de Tarragona.

INDHOLD:

Vogts Pendulpropeller. — Kjøbenhavn, d. 12. Marts 1908. — Toldbodforholdene i Kjøbenhavns Frihavn og den gamle Havn. — En Bjergningshistorie. — Literatur. — Kaptajn C. G. Clausen. — Om Sammensætningen af Halvcirkel-Deviationen ved magnetisk Breddeforandring. — Skouerten »Ætnas Stranding. — Fragtmærkedet. — Generalforsamlinger. — Somaudskab som Skolefag. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 28. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1908.

Bestyrelsen.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Eukelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

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 Roter og Uteøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Marts 1908.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskibs-Selsk.....	89—	88 ³ / ₄	88 ³ / ₄	89
Danmark.....			59	65
Norden.....			84	86
Kjøbenhavn.....	48 ¹ / ₂	—49	48 ³ / ₄	50
Carl.....			81 ¹ / ₄	85
Dannebrog.....	82 ¹ / ₂		82	83
Skjold.....			53	54 ¹ / ₂
Urania.....	93		37	39
Union.....	51 ¹ / ₂	— ³ / ₄	51 ¹ / ₂	51 ³ / ₄
Dampsk. af 1896.....			81 ¹ / ₂	83
Hejmdal.....			—	—
Østasiatiske.....	123—	¹ / ₄	122 ¹ / ₄	123
Østersøen.....			—	—
Nordsøen.....			15	25
Gorm.....			82	90
Torm.....			—	—
Inga.....			—	—
Cimbria.....			—	—
Vesterhavet.....			—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			—	—
Dansk-russisk Dampsk.....			62 ¹ / ₄	63
Dampskibs Obligationer.				
4 % foren. Dampsk. af 89.....			—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....			97 ¹ / ₂	100
5 % Østasias. Komp.....			99	101
Stats- og Kredittforen. Obligationer.				
3 % stats amort.....			—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	95 ¹ / ₂		95 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Husejns Kreditk.....	84		84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			87	89
4 % — — — 2. Serie..			91 ³ / ₄	92
4 % — — — 1. — ..			94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..			86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
4 % — — — 7. — ..			91 ³ / ₄	93
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..			91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			92 ¹ / ₂	93
Aktier.				
Nationalbank.....			152 ¹ / ₂	153
Privatbank.....	115 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	115 ¹ / ₄	115 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	130 ³ / ₄		130 ¹ / ₂	131
Handelsbank.....	135 ³ / ₄		135 ¹ / ₂	135 ³ / ₄
Grundejerbank.....	30 ¹ / ₂	—31	30 ¹ / ₂	30 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	65 ³ / ₄	— ¹ / ₄	65 ¹ / ₄	65 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....			98	99
Sukkerfabr.....	207 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	207 ¹ / ₄	207 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	140 ¹ / ₂	¹ / ₄ — ³ / ₄	140 ¹ / ₄	141

Vekselkurs d. 10. Marts 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.27	18.23
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.00	—
Wien.....	78.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Marts 1908.

Russiske Noter.....	214.00
4 % Russiske Consols.....	80.30
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	82.50
5 % Mexikaniske 1899.....	101.00
5 % Rumænske Stats.....	100.20
4 % — — — 1890.....	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 44,000, „Norden“ 36,000, „Kbhvn.“ 16,000, „Union“ 12,000, „Østas. Komp.“ 188,000, „Skjold“ 20,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 84,000, „Dannebrog“ 16,000, „Gorm“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Hejmdal“ 4,000, „Nordsøen“ 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.

**Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.**

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

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

Jagt til Salg.

Da jeg paa Grund af min høje Alder vil ophøre at sejle, agter jeg at sælge min veludhalede Jagt, der er 18,1 Netto-Register Tons. Jeg har i en Aarrække haft fast Fart for Jagten, og en eventuel Køber vilde sikkert kunne gøre Regning paa at beholde denne Trade, hvis han ønsker det.

Nærmere ved Mægler Carl Hassager.

Randers, den 7. Marts 1908.

H. P. Wulff,
Skibsfører.

Dampskibsselskabet „Danmark“.

Torsdag den 26. Marts d. A. Kl. 8¹/₂ afholdes den aarlige Generalforsamling paa Hotel Dagmar med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden i 1907.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1907 og af Status.
3. Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
4. Valg af 2 Kommitterede.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Havnegade 21, fra Torsden 12. Marts indtil Tirsdag den 24. Marts mellem 10—2 mod Opgivelse af Numrene af de paa Navn noterede Aktier eller Forevisning af Aktier, som lyde paa Ihænder.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Cimbria“

afholder den aarlige Generalforsamling Fredagen den 20. Marts Kl. 7 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1 St.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. 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 4. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 9. 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 7. Marts 1908.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1¹/₂ i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 9. 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 7. Marts 1908.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 24. Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 9. 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 7. Marts 1908.

C. K. Hansen.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Ant. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget hørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansenco“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

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

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhavare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

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

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Janus Andersen

Aalborg.

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

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering
Kjøbenhavn.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Willes Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Prøv engang ufortødt 18 Kr.
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin
faas hos d'Herr. Skibshandlere
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

**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.

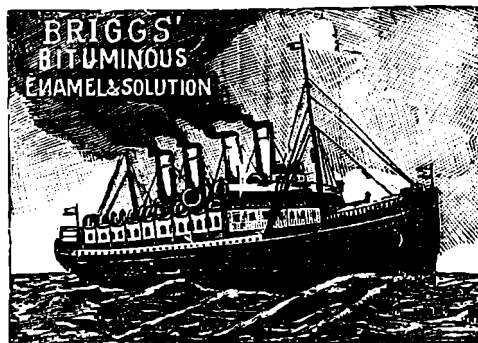
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

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.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

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.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

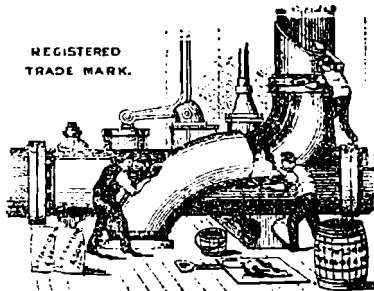
Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmateri-
aller af Infusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. 124.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskebe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

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

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 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.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Marts 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063. Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserves til Skibsprovantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields
 Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
 Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
 Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

A. dr.: St. Anne Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret  Varemærke

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

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

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

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.


 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjobmagergade 13.

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

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Jagt „Enigheden“

30 Reg. Tons Netto, laster 1,300 ctn. d. w., godt vodligeholdt, beliggende Kjøbenhavn er til Salg ved Henvendelse til

C. Møller & Son,
Skibsmæglere.
Nyhavn 10.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsænegade 6, 1ste Sal.
Træffes 11—8, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Palle

Sørensen Eftf.
Salvtorvet 4.
Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre.
Briller, Fiocenez, Kikkertør.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Dørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2862
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Gæstværkshavnen.
Fabrik for selvsmyrende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Brugte Frimærker købes. Alle Slags udenlandske Frimærker samt Frimærkesamlinger købes. Omgaaende kontant Afregning. Hans Skorsgaard, Frimærkeforretning, Esbjerg.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Vogts Pendulpropeller.

(Sluttet).

Som det vil ses er de ved Forsøgsrækkerne indvundne Resultater ingenlunde til at kaste Vrag paa, selv om Hastighedsprøverne for Skruens Vedkommende har givet noget bedre Resultater end for Pendulpropellerens.

I en Artikel i »Ingeniøren« har imidlertid Ingeniør Vogt gjort Forsøgene til Genstand for en nærmere Undersøgelse og herunder navnlig søgt at paavise, at Forholdet mellem Skrue og Pendulpropeller stiller sig væsentligt anderledes, naar der tages fornødent Hensyn til, hvor stor en Del af Hestekraften der under de to Forsøgsrækker er naaet ud til selve Fremdrivningsmidlet.

Dansk Søfartstidende har stedse anset Pendulpropeller Problemet for at være værd en endog vidtgaaende, loyal Undersøgelse, og i Overensstemmelse hermed har Docent i Skibsbygning ved Polyteknisk Lærestalt, Hr. C. Hansen, efter vor Opfordring velvilligt givet nedenstaaende kritiske Fremstilling af Ingeniør Vogts Redegørelse:

Principet i Vogts Pendulpropeller er følgende: En Rorflade har sin Stamme anbragt i en hul Drivarm, der udgaar vinkelret fra en horisontal Rokkeaksel; naar Drivarmen svinges ved Hjælp af Rokkeakslen, maa Rorfladen følge med og samtidig drejes den — ved Vandets Modtryk — saa meget, som en Fjedermekanisme tillader. I Svingets Yderstilling staar Rorfladen langskibs og i Midtstillingen har den sit største Udslag, hvorved den omtrent fungerer som en Fiskehale og giver ligesom Fiskehalen Styring og Fremdrift.

Selv for en almindelig Læser vil det være indlysende, at Pendulpropellerens Virkemaade er saa forskellig fra Skruens, at man ingenlunde kan komme til en Sammenligning mellem de to Fremdrivningsmidler, naar man ved Forsøgene anvender en Motor, som næsten er ideel overfor Skruens roterende Bevægelse; men omtrent saa uheldig som mulig overfor Pendulpropellerens Svingninger, thi for at frembringe den sidste Bevægelse, maa Motoren ogsaa trække alle de bevægelige Dele, som er nødvendige for at omsætte en roterende Bevægelse til en svingende.

Ved det i forrige Nummer af *Dansk Søfartstidende* omtalte Forsøg bestod Transmissionen af følgende: Fra den hurtigt løbende Motors Aksel overføres Bevægelsen ved Tandhjul til to langsommere gaaende Aksler og derfra atter ved Krumtappe og Plejlstænger til de to Pendulpropelleres vandrette Rokkeaksler.

Sammenligning kunde dog opnaas, hvis man ved Afbremning var i Stand til at bestemme den Hestekraft, som Pendulpropelleren modtog, men dette lader sig kun gøre overfor Skruen.

Hr. Vogts ovenfor omtalte Artikel i »Ingeniøren« gaar netop ud paa at bestemme den af Pendulpropelleren modtagne Hestekraft ved en teoretisk Beregning, i hvis Enkeltheder der er indløbet nogle ubetydelige Smaafej, men hvis Hovedresultat vistnok er saa nær ved Sandheden, som vi med vort nuværende Kendskab til Vandets Modstand mod svingende Flader kan opnaa gennem Beregninger.

Af Artiklen fremgaar, at ved 247 Omdrejninger af Akslen opnaaedes en Hastighed af 5,72 Knob med Skruen, og kun 5,1 Knobs Hastighed med Pendulpropelleren, men i Følge Afbremningen modtog Skruen 40 HK., og i Følge Hr. Vogts Beregning modtog Pendulpropelleren højst 24 HK., idet 16 HK. dels forbruges af Transmissionen dels gik tabt ved den i det hele taget uheldige Opstilling; havde nu Skruen kun faaet 24 HK., vilde den derved opnaaede Hastighed være at beregne efter følgende almindelig benyttede Lov:

$$\frac{x^3}{5,72^3} = \frac{24}{40}, \text{ hvoraf } x = 4,82 \text{ Knob,}$$

som altsaa nærmest bliver den Hastighed, der skal sammenlignes med de ovennævnte 5,1 Knobs Hastighed for Pendulpropelleren.

De omhyggelig udførte og ret kostbare Forsøg er saaledes desværre forfejlede paa Grund af den uheldige Installation, som Hr. Vogt nøjedes med af Hensyn til de begrænsede Pengemidler, uagtet han vel nok har indset Ulemperne derved, men sagtens ikke havde ventet, at de vilde blive saa store, som det siden viste sig.

For Tiden arbejder Hr. Vogt paa at faa en simpel, langsommere gaaende Dampmaskine indlagt i Forsøgs-konnerten. Principet i denne Maskine er, at den ikke har omdrejende Bevægelse, men dens Stempelstang er saaledes forbundet med Pendulpropelleren, at der i hvert Øjeblik er Ligevægt mellem Vandtrykket paa Propelleren og Damptrykket paa Stemplet.

Vil man til Slut opstille det Spørgsmaal: Er der fra et teoretisk Standpunkt grundet Haab om, at Pendulpropelleren kan skaffe samme Fremdrivningstryk som Skruen med et mindre Hestekraftsforbrug, maa Svaret af nedenstaaende Grunde nærmest blive et »ja«.

En Propellers Drivtryk paa Skibet skyldes i nogen Grad Friktionen, men hovedsageligt Inerti-reaktionen af en bevæget Vandmasse, som dels trykkes, dels — og væsentligst — suges agter efter af Propelleren. Nu lader det sig bevise, at et bevæget Legemes Inerti-reaktion afhænger af Produktet af Legemets Masse og Hastighedsforandring, samt at den til Frembringelse af en given Inerti-reaktion nødvendige Sekundenergi (Hestekraft) formindskes, naar Massen forøges, og Hastighedsforandringen formindskes. Følgelig maa Forbedringer i Fremdrivningsmidlernes Konstruktion nødvendigvis gaa i den Retning, at Propellerens Hastighed formindskes, medens den paavirkede Vandmængdes Masse forøges; men disse Egenskaber karakteriserer netop Aaren og Pendulpropelleren (Fiskehalen) sammenlignet med Skruen, Skovlhjulet og Vandstraalepropelleren, hvilke tre Fremdrivningsmidler udelukkende har været benyttet til Fremdrift af større Fartøjer i den nyere Tid.

C. Hansen.

Kjøbenhavn, d. 19. Marts 1908.

Udenlandske Bjergningsselskabers Skattepligt i Danmark. »Norges Sjøfartstidende« har ved Henvendelse dels til den norske Legation i Kjøbenhavn dels til Udenrigsdepartementet i Kristiania søgt at faa bragt paa det rene, hvorvidt der virkelig paahviler et udenlandsk Bjergningsselskab, som stationer Skib ved den danske Kyst for at drive Bjergningsvirksomhed dér, Skattepligt til Danmark.

Fra det norske Udenrigsdepartement har Bladet nu modtaget den Meddelelse, »at det danske Udenrigsministerium lige overfor Legationen i Kjøbenhavn har udtalt, at Skattepligt — efter den danske Regerings Mening — ikke paahviler et udenlandsk Bjergningsselskab, med mindre dette i Danmark har egentlig Filial, fast Agentur, Forretningslokale eller lignende.« Det danske Udenrigsministerium har dog tilføjet, at Spørgsmaalet henhører under Domstolenes Afgørelse.

Stiftelsen Georg Stages Minde har udsendt sin Beretning for Aaret 1907.

»Georg Stages« Togt varede fra den 14. April til d. 14. September og forløb uden Uheld. Ligesom i de nærmest foregaaende Aar fulgtes den Regel at hjemsende de Elever, der viste sig uskikket til Søen eller var misfornøjet med Livet om Bord. Ialt fem Elever forlod saaledes Skibet i Begyndelsen af Togtet og erstattedes med fem ny.

Elevernes Undervisning har ligesom tidligere i det væsentlige omfattet Rigningsøvelser, Manøvrer, Roning og Vrikning, Skibmanding, Styling, Logning og Lodning, Sejlmageri, Teori, Svømning m. m., og der er bleven lagt Vægt paa efterhaanden kun at anvende den Arbejdsstyrke til Arbejdet, som under tilsvarende Forhold bruges i Koffardskibe.

Paa Stiftelsens Bestyrelsesmøde meddeltes det, at Styrmand *K. R. Petersen* havde modtaget en Hædersgave i Form af et Guldur for at have bjerget en Elev, der var falden over Bord.

Med Begyndelsen af indeværende Maaned fejrede »Rønne Skipperforening« sit 25 Aars Jubilæum.

Foreningen, hvis Formaal er at fremme Søfartens Interesser og afgive et Samlingssted for Medlemmerne, har i Aarenes Løb haft adskillige Opgaver at beskæftige sig med, saaledes blandt andet ved Oprettelsen af Navigationsskolen i Rønne. Under Foreningen sorterer en Assurancekasse for farende Medlemmers Ejendele samt en Pensionskasse, der forøvrigt er stiftet c. 25 Aar før selve Foreningen. Gennem »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har Foreningen taget virksom Del i Arbejdet til Fremme af Skibsfartens almindelige Anliggender.

I Foreningens Bestyrelse sidder for Tiden, foruden Formanden Konsul *C. P. Lund*, *H. A. Lerche*, *J. P. J. Pihl*, *H. Kjølner*, *E. Espersen*, *Th. Clausen* og *E. Møller*.

Formanden, Konsul, Kaptajn *Lund*, der i de sidste 8 Aar har beklædt denne Stilling, er af gammel Sømandsfamilie. Han er født i 1855 og kom til Søs i 14 Aars Alderen. I 1874 tog han Eksamen i Kjøbenhavn og 5 Aar senere Skibsførereksamen i Sydney i Australien, hvor han ligeledes aflagde Lodseksamen. I 1889 opgav han imidlertid Søen og driver nu en Kul- og Trælastforretning i Rønne, hvor han er Indehaver af en Mængde Tillidsposter.

Som bekendt er Konsul *Lund* Medlem af Bestyrelsen for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« og som Repræsentant for denne Forening, Medlem af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Foreningens Jubilæum omfattedes, efter hvad man meddeler os fra Bornholm, med megen Sympati. Samtlige Skibe i Havnen havde hejst deres Nations- og Signalflag, og om Aftenen var Foreningens Medlemmer med Damer samlet til en festlig Sammenkomst, der sluttede med Dans; mange Lykønskninger og Telegrammer indløb i Anledning af Dagen.

Dampskibsselskaberne *Gorm*, *Carl* og *Skjold*. Paa et Mandag i Dampskibsselskaberne *Gorm*, *Carl* og *Skjold* afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa henholdsvis 6, 5 og 3 pCl. Udbytte pr. 1907.

Dampskibsselskabet »Vesterhavet« i Esbjerg har udsendt sit Regnskab for Aaret 1907. Brutto Indtægten af samtlige Skibe har været Kr. 2,341,006.99, der med Fradrag af Skibenes Udgifter giver et Driftoverskud af Kr. 458,457.24. Af Driftoverskudet og Vedligeholdelsesfonden (Kr. 40,000) er afholdt Tab ved Forlis Kr. 22,264.96 samt Surveys og Reparationer til et samlet Beløb af Kr. 67,970.

Efter yderligere Fradrag af Renter, Administrationsomkostninger etc., fremkommer et Netto Overskud af Kr. 320,909.80, der fordeles saaledes: Afskrivning paa Skibene Kr. 87,035.18, til Aktionærerne Kr. 100,000 (10 pCl.), til Vedligeholdelsesfond Kr. 40,000 og til Reservefond Kr. 93,874.62.

Status balancerer med Kr. 3,420,893, Aktiekapitalen er Kr. 1,000,000, Obligationsgælden Kr. 1,400,000, og Skibene, hvis Anskaffelsessum er Kr. 3,144,900, staar nu bogført til en Værdi af Kr. 2,700,000.

Vi har modtaget følgende:

Hvorfor udpeger Nordisk Skibsrederforening deres Agenter iblandt Mæglerfirmaer? Dette er ofte til meget stor Skade for andre Mæglere i samme By, hvor ovennævnte Forening har sin Agent, idet Nordisk Skibsrederforening ligefrem gaar hen til Rederne og anbefaler sin Agent i den By, til hvilken Redernes Skib er bestemt, og mange Redere »tør« jo ikke andet end føje sig efter denne store og agtede Forenings Ønske. For et Par Dage siden hørte jeg om et saadant Tilfælde, og er dette sandt, hvad det uden Tvivl er, saa er det i alle Mægleres Interesse at se at faa en Forandring paa denne Forenings »fair business«.

p. t. Holland, Marts 1908.

— r —

Dispachør-Eksamen. I vor Meddelelse i sidste Nummer af Bladet om Eksamenkommissionen ved den nylig afholdte Dispachør-Eksamen er Dispachør *J. Middelboe* ved en Fejltagelse ikke bleven nævnt. Kommissionen bestod saaledes ikke af fire men af fem Medlemmer.

Passeret Mast. Føreren af Damperen »Ficaria« meddeler i Følge Ritz. Bur., at han d. 13. ds. paa 55° 31' N. Brd. og 4° 45' Ø. Lgd. har passeret en opretstaaende Mast med vedhængende Raa eller Gaffel. Enden af Masten stod c. 6 Fod over Vandet.

Ved Sø- og Handelsrettens d. 18. ds. afsagte Dom tilkendtes der *Em. Z. Svitzers* Bjergningsentreprise for Bjergning af Dampskibet »Pacific«, der d. 17. Oktober f. A. havde Sammenstød med Dampskibet »Ranza« udfør Helsingør, en Bjergeløn af 42,000 Kr.

En Bjergningshistorie.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Da Svitzers Direktør, Hr. Kaptajn Hecksher har udsendt et Cirkulære til Bladene, hvori han indblander vort Navn, ønsker vi at bemærke:

»Stettins« Søforklaring blev aflagt for det norske Generalkonsulat paa ganske sædvanlig Vis og selvfølgelig i fuldstændig lovlige Former. Hvorfor understreger Kaptajn Hecksher, at der ikke var Bisiddere, og at Forklaringen ikke er beediget af Kaptajnen? Kapt. Hecksher burde dog vide, at der ikke i Tilfælde som dette er Bisiddere, og at Kaptajnerne ikke efter norske Regler tages i Ed, medens dette kun finder Sted for Besætningens — i dette Tilfælde Styrmandens — Vedkommende; at Styrmanden paa sædvanlig Vis ogsaa har aflagt Ed paa Søforklaringen, ved Kapt. Hecksher, da han har læst Søforklaringen. Der foreligger saaledes, som anført, en paa sædvanlig, lovlig Maade aflagt og beediget Søforklaring.

Som Repræsentanter for en Del af Assurandørerne havde vi at sørge for, at alt af Interesse kom frem i

Søforklaringen, og dette kan vi ikke undlade at gøre af Hensyn til Svitzers. At en af vore Prokurister har vist »Stettins« Søforklaring til en Medarbejder ved et herværende større Blad, der uden Opfordring fra vor Side indfandt sig paa vort Kontor og udbad sig Oplysninger om aktuelle Søfartsnyheder, lægger vi ikke Skjul paa, men Hr. Heckshers Insinuationer om et tilsigtet anonymt Angreb fra vor Side savner al Føje.

Om »Stettins« Søforklaring er rigtig eller ikke rigtig, derom kan Kapt. Hecksher personlig inlet vide, og for saa vidt hans Udtalelse kun støttes paa, at de Folk oppe ved Skagen, der skal have gjort sig skyldig i det paaklagede Forhold, til ham har benægtet dette, overlader ogsaa vi ganske rolig til alle hæderlige Mennesker at tro, hvem de vil, den norske Kaptajn og hans Forklaring eller de Mennesker, mod hvem hans Behrejdelse er rettet.

Vi har bemærket Kapt. Heckshers Udtalelse om, at der er gjort Skridt til at faa »Stettins« Kaptajn stillet for Retten for at faa hans Forklaring der. Vi imødeser med Interesse Resultatet.

Sluttelig kunde det interessere at faa at vide, om Entreprisen har ladet de af Kapt. Hecksher i Begyndelsen af hans Cirkulære nævnte »mer eller mindre ærerørige Angreb« i dansk, norsk og tysk Presse sidde paa sig, eller om rette Vedkommende er draget til Ansvar og da med hvilket Resultat?

Kjøbenhavn, d. 6. Marts 1908.

Jansen & Co.

Kapt. L. F. Mecklenburg.



En af Det forenede Dampskibs Selskabs ældste Førere, Kapt. L. F. Mecklenburg er den 10. ds. efter længere Tids Sygelighed afgaaet ved Døden her i Byen paa Baldersgades Hospital.

Kapt. Mecklenburg, der stammede fra Tyskland, var født paa Fanø d. 14. Oktbr. 1851 og indtraadte i

1876 i D. F. D. S.'s Tjeneste som 1. Styrmand i Dampskibet »Esbjerg«. Han har som Fører den meste Tid været knyttet til Farten Esbjerg—England, idet han i 1881 overtog Førelsen af Dampskibet »Charkow«, i 1882 af »Minsk«, i 1889 af »Expres«, i 1892 af »Riberhuus« og i 1896 af »Koldinghus«; derefter førte han atter en kort Tid »Expres« indtil han i 1900 overtog Dampskibet »N. J. Fjord«, som han førte indtil han i Oktober f. A. forlod Tjeneste paa Grund af en Hjertesygdom. Han forsøgte i Februar d. A. paany at overtage sin Gerning, men maatte efter et Par Rejsers Forløb atter gaa i Land; og en haardnakket Bronchitis i Forbindelse med Hjertesygdommen gjorde Ende paa hans Liv. Han var en sjælden aktiv og dygtig Dampskibsfører, der iblandt det store Passagerantal, der færdes paa Ruten Esbjerg—Parkeston, har efterladt sig mange Venner, idet hans gode Evne til at omgaa Passagerer havde givet ham et udmærket Navn iblandt disse. Den Afdøde, der begravedes fra Esbjerg Kirke Onsdag d. 18. ds., efterlader sig Enke, 6 Sønner og 1 Datter; heraf er dog kun 1 ukonfirmeret.

Kapt. Mecklenburg var dekoreret med Dannebrogordenens Ridderkors.

Om Sæmmensætningen af Halvcirkel-Deviationen ved magnetisk Breddeforandring.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* af 12. ds. har Hr. Navigationslærer M. Larsen-Arnvig knyttet en Række Bemærkninger til den af mig (i *Dansk Søfartstidende* af 20. Febr.) fremsatte Maade at beregne hvor meget af Koefficienten B, der skyldes haardt, og hvor meget der skyldes blødt Jern. Jeg ser i den Anledning Grund til at nævne, at min Hensigt med nævnte Artikel var den, at gøre de Skibsførere og Styr mænd, som ikke kender til Løsningen af Ligninger med flere Ubekendte, opmærksom paa, at Opgaven kan løses ved simpel Regning, blot man forstaar at arbejde med positive og negative Tal. Saa meget Regning lærtes nemlig allerede paa Navigationsskolen, da jeg læste til Bredde-Eksamen i Aaret 1860, hvorimod vi intet lærte om Ligninger, og da mange af de nu færende Skibsførere og Styr mænd rimeligvis heller intet kender til Ligninger, maa jeg antage, det vil falde dem lettest at benytte den matematisk set simple Maade at løse Opgaven paa.

Tages det 2det Eksempel i min Artikel for sig, og gennemgaar man dette, vil de fleste vistnok hurtig fatte Fremgangsmaaden. Man har i dette Eksempel kun 3 Proportioner at beregne, da Resultatet i 4de Proportion bliver samme Talstørrelse som i 3die Proportion, men med modsat Fortegn. At der er lidt mere Regning paa nævnte Maade, end naar Opgaven løses ved Ligninger, er mig fuldstændig klart; men da Beregningen er ringe paa begge Maader, kan Forskellen ikke blive stor, og da Beregningen tilmed kun sjælden skal udføres, forekommer det mig at være temmelig ligegyldigt, om der er lidt mere eller lidt mindre Arbejde ved den.

Da det første Gang faldt mig ind at løse nævnte Opgave ved simpel Regning, havde jeg for mit Vedkommende intet Begreb om Ligninger, og jeg antager som ovenfor nævnt at dette endnu er Tilfældet med mange. For mulig at være til lidt Hjælp for saadanne er min Artikel skrevet, altsaa for Folk med næsten ingen matematiske Kundskaber, og da jeg selv hører til disse, forekommer det mig, at jeg maa have i hvert Fald nogle af Forudsætningerne for at se, hvad en almindelig Skibsfører eller Styrmand lettest vil kunne fatte. Jeg føler mig imidlertid overbevist om, at praktiske Søfolk lettere

vil fatte den af mig fremsatte Beregningsmaade end Opgaven løst ved Ligninger, til hvis Behandling, der der dog hører en Del matematisk Forberedelse, hvori- mod enhver Navigator har lært at regne med positive og negative Tal. Jeg antager endvidere, at meget faa af disse vil vælge at benytte Ligninger, naar de ser Opgaven løst paa begge Maader ved Siden af hinanden, — navnlig naar Vedkommende ingen Undervisning faar, men kun har sig selv at spørge, naar noget til at be- gynde med forekommer ham ufatteligt.

Allerede det, at det synes som om Tingen har vakt nogen Interesse hos Mænd med betydelig matematisk Uddannelse, har imidlertid været mig en Glæde, og skulde det lykkes Hr. *Larsen-Arnvig* eller andre, som er bedre udrustet end jeg — paa dette eller maaske et helt andet Grundlag — at finde nemmere og mere let- forstaaelige Fremstillingsmaader, vilde det blot være mig en yderligere Tilfredsstillelse.

J. F. Lohmann.

Fragtmarkedet.

Der har i Ugens Løb ikke alene ingen Bedring fundet Sted i nogen Retning, men saa at sige allevegne, saa vel for ud- som hjemgaaende ligger Forholdene daar- ligere end paa noget andet Tidspunkt i Aar, idet alle Markeder uden Undtagelse er oversvømmet med Ton- nage. Det er i Øjeblikket faktisk saaledes, at der ikke kan regnes med Fortjenester paa de Fragter, som sluttes i det aabne Marked, og Befragterne kan næsten diktere deres egne Rater og Betingelser, og endda finder de Baade, særlig i Middelhavet, Sortehavet og Azow. Ogsaa Østen og La Plata, som dog viste nogen Bedring for en Uge eller to siden, er flovet betydeligt af. Navnlig La Plata Markedet har skuffet i høj Grad, og Grunden til Flovheden ligger i, at Priserne paa Hvede i Evropa er faldet meget stærkt, saa at Befragterne ikke bryder sig om at afskibe til Trods for, at Tilførslerne er enorme. Iøvrigt viser det fra La Plata for Eksport disponible Kvantum Korn og Sæd sig nu at være betydeligt større end kalkuleret i November, nemlig over $\frac{1}{2}$ Million Tons, saaledes at der ialt regnes med en Eksport af c. $4\frac{1}{4}$ Million Tons. Selvfølgelig trykker dette ogsaa Eksport- forholdene i Sortehavet etc., hvorfra Befragtningerne er forholdsvis smaa. Fragten fra La Plata er $\frac{3}{4}$ pr. Ton lavere end for en Uge siden, medens Nedgangen fra Sortehavet etc. er ubetydelig, men herfra var Raterne ogsaa i Forvejen nede paa et Lavmaal. Som det vil ses, ligger Returmarkederne elendigt, men ikke desto mindre er Kulfragterne ikke alene ikke bedre, men i de fleste Retninger endog en Kende lavere grundet paa de rigelige Udbud af Damperrum. I Nord- og Østersø- farten er der ingen Forandringer indtraadt, men Raterne kunde heller ikke godt gaa lavere ned, end de var i Forvejen. Der burde lægges endnu flere Dampere op, end der allerede ligger, thi de fleste af de, der sejler, sætter utvivlsomt kun Penge til for Tiden.

Det østlige Marked viser kun ringe Aktivitet, og Raterne er lave. Begæret fra Birma for Ristonnage er taget af, og Raten er ikke over $\frac{18}{6}$ O. C., hvorimod Java har fragtet livligt for Sukker pr. Juli/September til $\frac{24}{6}$ U. S. eller Evropa. En Mængde Daupere fandt Beskæftigelse i Kalcutta Kularten paa Basis af $4,14$ Rupier til Bombay eller Kurrachee.

Sortehavet etc., som forrige Uge viste bedre Ten- dens, er igen svagere, og det bedst opnaelig er nu $\frac{6}{4}$ til London eller Rotterdam, $\frac{6}{3}$ à $\frac{6}{6}$ Weseren eller Hamburg fra Havn som Odessa, Nikolajeff, Novorossisk eller Kherson, medens der fra Sulina sidst betaltes $\frac{7}{4}$ til Weseren; alt pr. prompt Lastning. Donauen tog

enkelte Baade til $\frac{7}{9}$ Dødvægt til Rotterdam eller Amsterdam. For Salt fra Eupatoria betaltes $\frac{10}{3}$ Libau ($5,900$ Tons Baad) og for Erts fra Poti $\frac{8}{6}$ Rotterdam.

Middelhavet har stadig kun meget lave Rater at opvarte med. Fra to Pladser Tunis Kysten til Leith betaltes $\frac{5}{9}$ og for Erts paa full terms Basis fra Almeria, $\frac{6}{4}$ Rotterdam, $\frac{6}{4}$ Newport, $\frac{5}{9}$ Cardiff, $\frac{6}{4}$ Cartha- gena/Rotterdam. For Salt fra Torreveja til Kalcutta sluttedes en $6,500$ Tons Baad til $\frac{9}{4}$. Ertsraterne fra Bilbao er meget lave, nemlig: $\frac{3}{7\frac{1}{2}}$ Newport, $\frac{4}{4}$ Middlesbro, West Hartlepool eller Rotterdam.

Nordamerika tager kun forholdsvis faa Dampere, og Raterne er nærmest flovere, da Tilbudet af Tonnage er særdeles rigeligt. Fra New York eller Filadelfia placeredes nogle Baade med Petroleum til f. Eks. 22 Cents Hankow, $22\frac{1}{2}$ Tschifu og Niuchwang, medens der for Korn til Middelhavet (én Havn) betaltes $\frac{2}{7\frac{1}{2}}$ pr. Qr. Savannah er lavere paa Basis af $\frac{25}{4}$ à $\frac{26}{3}$ pr. April. Golfen er flov, og der er næsten intet Begær for Baade paa Netto Charter. For Tømmer betaltes $\frac{81}{3}$ til to Lossehavne Kontinentet og/eller U. K. Det kanadiske Marked ligger temmelig livløst; der noteres pr. Maj $\frac{35}{4}$ fra St. John, $\frac{38}{9}$ à $\frac{40}{4}$ fra Miramichi til Englands Østkyst.

La Plata Markedet er, som nævnt, faldet sammen, og medens der endnu for et Par Uger siden kunde faas indtil $\frac{16}{6}$ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, har det de sidste Dage været vanskeligt nok at faa $\frac{13}{6}$ for Marts/April Lastning. Fra Buenos Aires er Raten omkring $\frac{12}{6}$.

Østersømarkedet er uforandret flovt, og de Rater, der sluttes til, giver Underskud. Riga tager ingen Dampere, da Isforholdene endnu er meget vanskelige, Libau faar Tonnage til $\frac{9}{4}$ à $\frac{9}{9}$ pr. Load Kortprops (Topende- maal) til Østkysten, Frcs. $\frac{26}{27}$ pr. Favn til Brügge eller Dunkerque, og Windau noterer $\frac{35}{6}$ pr. Favn $7 \times 7 \times 7$ til West Hartlepool. For Sveller fra Memel til Østkyst Kulhavn noteres kun $\frac{5}{6}$ pr. Load og for skaaren Last til Holland Fl. $\frac{11}{4}$ pr. Std. Fra Königs- berg er der lidt Korn til $\frac{1}{1\frac{1}{2}}$ Hvedebasis London eller Rotterdam. Pr. f. o. w. fra Botten sluttes der nu lidt mere, men gennemgaaende er Raterne ikke særlig fine. Blandt de sidste Befragtninger pr. f. o. w. nævner vi $\frac{24}{4}$ D/B. B. Gefle/Cardiff (500), $\frac{21}{4}$ D/B. B. Gefle ($\frac{2}{3}$ Pladser)/London (650), $\frac{21}{6}$ D/B. B. $\frac{22}{6}$ Floorings Hernösand/London (750), $\frac{25}{4}$ indtagen Favn Kortprops Sydfinland eller St. Petersburg/Englands Østkyst (700/900), Frcs., $\frac{29}{4}$ D/B. B. to sydlinse Pladser/Antwerpen (700).

Kulfragterne ligger svagere i de fleste Retninger. Kun til Østersøen viser de ingen nævneværdige For- andringer. Fra Østkysten betaltes bl. a. sidst $\frac{4}{4}$ Tyne eller Forth/Swinemünde eller Neufahrwasser (c. 2,000), $\frac{4}{6}$ Forth/Memel (1,150), $\frac{4}{3}$ Blyth/Libau (1,600), $\frac{3}{10\frac{1}{2}}$ Tyne/Karrebæksminde (1,500), $\frac{3}{9}$ Tyne/Aalborg (2,000), $\frac{4}{3}$ Forth/Middelfart (1,300), $\frac{3}{3}$ Tyne/Hamburg (2,000/2,500), $\frac{8}{9}$ Monaco (1,350), $\frac{6}{10\frac{1}{2}}$ à $\frac{7}{4}$ Genua, $\frac{7}{6}$ Triest, $\frac{7}{4}$ Blyth/Piræus, $\frac{11}{4}$ Tyne/Bombay. Fra Cardiff har der sidst været sluttet til $\frac{4}{9}$ Kiel, Frcs. $\frac{4\frac{1}{2}}{4}$ La Pallice, $\frac{7\frac{1}{4}}{4}$ Algier, $\frac{7\frac{3}{4}}{4}$ Marseille, $\frac{6}{9}$ à $\frac{7}{1\frac{1}{2}}$ Genua, $\frac{7}{6}$ à $\frac{7}{9}$ Venedig, $\frac{6}{9}$ Port Said, $\frac{6}{4}$ Tenerifa eller Madeira, $\frac{8}{6}$ à $\frac{8}{9}$ River Plate (nedre Havn).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der vedvarende Mangel paa Laster pr. straks, saa at kun enkelte Skibe er gaaet i Fart i sidste Uge. Fra danske og tyske Havne er der saa at sige Stilstand, og fra Vestsverig eller Østnorge, er det ikke væsentlig bedre, idet de enkelte Fragter, der kommer frem fra disse Havne, dels optages af Lokal- skibe, og dels er Raterne saa lave, at Rederne i Al- mindelighed foretrækker at refusere, naar ikke Minimal- raterne kan opnaas; men de samme Forhold er jo til Stede saa at sige hele Verden over, og Udsigterne er

ikke lysere. Den i forrige Uge forventede tidlige Genaabning af Havnene i Sydbotten vil sandsynligvis trække længere ud paa Grund af den i flere Dage herskende ret strenge Frost i det nordlige. Nogle Redere er febrilske efter at faa de tilbageliggende Skibe i Fart, og enkelte synes tilbøjelige til at slutte ballastgaende Tonnage under Minimalraterne, hvilket er aldeles forkastelig, idet der dog ikke kan gives Udbytte. Det svækker Sammenholdet og tjener kun Modpartens Interesse paa Redernes Bekostning, thi Fakta er, at der kun er enkelte Fragter fremme, og for disse stiller Befragterne sig afventende, til de faar Raterne ned til det mindst mulige. Afgivelser fra Redernes Side vil kun føre til Opløsning af den endnu unge Sammenslutning, hvilket vil være til ubodelig Skade for Sejlskibsarten.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

85 Sldr. D/B., Boards Frederiksstad/Guernsey 27/6, 120 Sldr. bl. Trælast Halmstad/Thorshavn 25 Kr., 194 R. T. Is Kristianiafjord/Oporto 16 Frcs., 280 Tons Clay Charlestown/Norrköping 8/3, 350 Tons Kul Blyth/Svendborg £ 6, 360 Tons Kul Hull/Hasle £ 6, 320 Tons Kul Blyth/Stubbekjøbing £ 6.10, 1,300 Fade Cement Stettin/Kotka 72½ Pf., 300 Tons Cement Brügge/Dundee 5/.

For senere Lastning:

135 Sldr. Stav Nederkalix/Charlestown 36/, 80 Sldr. D/B., Boards Trångsund/St. Vaust 47 Frcs., 95 Sldr. D/B., Boards Sundswall/Concarneau 51 Frcs.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har i den forløbne Uge ikke bedret sig i nogen Retning; saaledes meddeles fra Danzig, at alt ligger meget ilovt derfra og ikke en eneste Kornlast noteres. Kun enkelte Ladninger Træ er i Markedet, bl. a. til Oldenburg Brædder 27 à 28 Mark pr. Std. samt Sveller til Colberg 40 à 42½ Pf., Elmshavn 55 à 60 Pf., ab Stolpmünde er sluttet for Rug 4 Mark, Havre 5 Mark, og noget lignende er gennemført fra Colberg. Stralsund noterer et Par Havrelaster 90/100 Tons til 5 Mark, Rostock noterer derimod saa godt som intet; der ligger Skibe i Rostock, som ikke kan finde Anvendelse. Lübeck søger vedblivende Skibe for Salt og Kainit til danske og svenske Havne.

ab Kjøbenhavn, hvortil der i den sidste Tid ikke er kommen saa mange Skibe paa Grund af den hidtidige herskende østlige Vind, har det været lidt fastere, bl. a. er sluttet Majs til Mullerup 13 Øre, Svaneke 14 Øre, og til Kjerteminde 15 Øre. Fra Kastrup noteres for Tiden slet intet, der blev sluttet derfra i forrige Uge til Lübeck 3¼ Mark.

Sverig ligger fuldstændig uforandret, der kan som altid sluttes f. Eks. fra Karlshamn til Königsberg, Danzig for Brosten 3½ à 3¾ Mark. Til Rostock Wismar og Flensborg udbydes Sparrer tit 9 Øre pr. Kbf.

Fra Sø og Land.

Skagens Toldsted. Et af Finansministeren i Folketinget fremsat Lovforslag om Tillæg til Toldvæsenets Lønningslov gaar ud paa, at der oprettes et Embede som Toldforvalter i Skagen.

Skagen har tidligere dannet et selvstændigt Toldsted, men dette blev nedlagt for nogle Aar siden, idet Toldstedets Forretninger var af meget ringe Omfang, og i Stedet for den tidligere Toldforvalter ansattes en Strandkontrollør.

Efter Havnens Aabning er Forretningerne stegot meget betydeligt, og det man tilnuet anses for givet, at Trafikken paa Havnen vil tiltage betydeligt, naar Havneterrænet bliver endelig reguleret, og de under Opførelse værende Fiskepakhuse bliver færdige til Brug.

Der er i Folge »Tidsskrift for Ingeniør- og Bygningsvæsen« nylig gjort en Del Forsøg med et nyt bølgedæmpende Middel. Forsøgene er anstillet fra Fiskekuttere paa Foranledning af »Deutscher Seefischereverein«, og det anvendte Middel bestod af 90 Delo Tran, 8 Delo Amylalkohol og 2 Delo Petroleum. Denne Blanding kom ud i Havvandet gennem hullede Lærredposer, og selv ved orkanagtig Storm

forhindrede Tranen, at der kom en eneste Braadsu over Kutteren, der anvendte Middel.

Man er saa tilfreds med Resultaterne af disse Forsøg, at man i Tyskland vil forsøge at faa paabudt ved Lov, at Fiskekuttere altid skal være forsynet med en tilstrækkelig Mængde af denne blandede Tran.

Salg af Lodsedler til Landbrugslotteriets anden Serie, 1ste Klasse er begyndt. Lotteriet gør opmærksom paa, at senere tiltrædende Spillere skal betale for de foregaaende Trækninger. Det er derfor i Spillernes egen Interesse at begynde straks i 1ste Klasse.

Samtlige store Gevinster i forrige Klasse ndkom paa nær en eneste, som faldt i Lotteriet paa en ikke fornyet Seddel.

Lønforhøjelse paa Grønlandske Handels Skibe. En mellem Direktionen for Grønlandske Handel og »Somændenes Forbund« ført Forhandling har i Flg. »Berl. Tid.« resulteret i, at Handelen har forløjet Hyren for samtlige Matroser, Tommermand og Baudsmænd om Bord i Skibene med 5 Kr. maanedlig.

Ugens Havarier.

Heinrich, Evert af Hamburg, er d. 11. ds., paa Rejsen fra Kastrup til Saksjøbing med Godning, kommet paa Grund paa Græsoerne ved Nyord.

Jacob Rauers, Barkskip af Göteborg, som d. 12. ds., paa Rejsen fra Karlskrona til Rio de Janeiro med Trælast, kom paa Grund ved Kastrup, kom Dageu efter atter flot og gik ind til København for Undersøgelse; denne gav til Resultat, at Skibet var tørt, og Rejsen fortsattes derfor.

Emmy, Skonnert af Svendborg, der d. 14. ds., paa Rejsen fra Hjemstedet til Søby med Cement, var kommen paa Grund ved Iholmen i Svendborgsund, er nu atter kommen flot, efter at en Del af Ladningen var løst i Lægtøer.

Hellig Olav, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Svøtykning paa Rejsen herfra til New York rørt Grunden ved Læso; Skibet kom straks efter ved egen Hjælp atter flot og returnerede til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse; denne resulterede i, at Skibet var ubeskadiget, hvorfor Rejsen atter tiltraadtes.

Munificent, Dpsk. af Sunderland, er d. 14. ds. paa Rejse fra Sulina til danske Provinsbyer med Majs med Lods om Bord i stærk Svøtykning strandet ved Bangsbo Strand ved Frederikshavn og staar meget haardt i Grunden. Svitseren assisterer. Skibet er tørt.

I Folge senere indløben Meddelelse er Skibet bragt flot og ind til Frederikshavn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Odin« af Svendborg er i Folge »Svendb. Amtst.« solgt til Sverig. Kobesummen ukendt.

Skonnert »Gemma« af Marstal, der maaler 115 Reg. Tons, er solgt til et Rederi i Brantevik i Sverig for 9,000 Kr., at overtage straks. »Ere Avis«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 17. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 15. ds. fra Antwerpen. — Alexandra, Kyllensbech, ank. hertil 15. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, p. Dartmouth 14. ds. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Antwerpen 16. ds. fra Pillau. — A. N. Hansen, Panske, ank. Konstantinopel 16. ds. fra Salonica. — Autwerpen, Madsen, p. Domesness 17. ds. hertil. — Arkansas, Petersen, p. Skagen 17. ds. for Baltimore. — Aruo, Strubberg, ank. Marseille 13. ds. fra Swansea. — Aurora, Fiseher, ank. Danzig 13. ds. herfra. — Baron Stjornblad, Therkildsen, ank. hertil 16. ds. fra Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Sunderland 12. ds. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 12. ds. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Licata 15. ds. fra Neapel. — Christian IX, Müller, ank. Pillan 16. ds. herfra. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 13. ds. til Cardiff. — Douro, Mortensen, p. Brunsbüttel 16. ds. for Antwerpen. — Florida, Andersen, ank.

Buenos Aires 15. ds. fra Newcastle. — Frederik, Thomsen, ank. London 15. ds. herfra. — Garenue, Kromann, ligger udenfor Riga. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 17. ds. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 16. ds. til New York. — Hengest, Harder, afg. Dunkerque 17. ds. hertil. — Hjelm, Sorensen, afg. Norrköping 16. ds. til Stettin. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Buntisland 6. ds. til Genua. — Kasun, Hansen, p. Brunsbüttel 16. ds. for London. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 25. Febr. til Filadelfia. — Kiew, Jørgensen, afg. La Rochelle 14. ds. hertil. — Kursk, Kann, ank. Stettin 16. ds. herfra. — Leopold II, Rasmussen, p. Skagen 17. ds. hertil. — Louise, Kruse, ank. Reval 10. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 12. ds. fra Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Boston 14. ds. hertil. — Moskow, Meldahl, ank. Windau 12. ds. herfra. — Nicolai II, Kaas, afg. herfra 28. Febr. til Boston. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 16. ds. fra Filiau. — O. B. Suhr, Frisenette, p. Algier 9. ds. hertil. — Omsk, Johnsen, p. Brunsbüttel 16. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 11. ds. fra Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. hertil 14. ds. fra Newcastle. — Pregel, Harder, ank. Antwerpen 13. ds. fra London. — Riberhus, Bønnelykke, ank. hertil 10. ds. fra Libau. — Saga, Nielson, ank. Aarhus 14. ds. fra Frederikshavn. — Saxo, Larsen, ank. Danzig 15. ds. herfra. — Tiber, Beck, afg. Cardiff 12. ds. til Livorno. — Tyr, Thanning, laster her. — United States, Wulf, ank. hertil 17. ds. fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, ank. Havre 16. ds. fra Hull. — Vondsyssol, ank. Stettin 14. ds. herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Newcastle 11. ds. til Barcelona. — Michael Gutchoukoff, Harboe, afg. Blyth 17. Febr. til Colastine. — Generalkousul Pallisen, Christensen, ank. til Dunkeerque 10. ds. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 9. ds. — Holmer Mørch, Thorsoe, ank. London 14. ds. — Excellence Pleske, Brandt, afg. Cyperus 13. ds. til London. — Pawel Andrejeff, Tannobek, afg. Newport 13. ds. til Licata. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Castellamare 14. ds. til Colastine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Febr. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 14. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. I. N. Madvig, Schjødt, ank. Rotterdam 16. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. Rotterdam 14. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Granton 13. ds. — Holga, Vaaben Hansen, afg. Newport 13. ds. — Martha, Christensen, ank. Huelva 11. ds. — Elva, Rathje, afg. Arzew 12. ds. — Theore, Larsen, ank. Marseille 15. ds. — Simone, Olsen, afg. Sunderland 17. ds. — Jeanna, Løller, ank. Aguillas 13. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Taues 15. ds. — Vera, Riss, ank. Toulou 16. ds.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Nautik, N. Nielsen, afg. Kjøbenhavn 14. ds. til Loith. — Ellen, Basse, afg. Huelva 11. ds. til Wicklow. — Fylla, Christensen, ank. Windau 16. ds. — Gerda, Iversen, ank. Esbjerg 15. ds. — Hebe, Pedersen, ank. Methil 16. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Brake 15. ds. — Napoli, Brinch, ank. Hamburg 13. ds. — Bodil, Hansen, ank. Swansea 13. ds. — Dagmar, Jessen, ank. Memel 14. ds. — Norma, K. M. Nielsen, ank. Rudkjøbing 15. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 12. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Swinemünde 16. ds. — Paris, Tholander, ank. Fleusborg 17. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Barry Dock 13. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, pass. Algier 11. ds. til Hamburg. — Ingrid, Winther, afg. Bouess 17. ds. til Gibraltar.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 10. ds. til London. — Alexy, Lorentzen, ank. Oxelosund 7. ds. — Dagny, Fischer, ank. Monaco 13. ds. — Mary, Clausen, ank. Blyth 16. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 15. ds. — Brattingsborg, Jørgensen, ank. Huelva 14. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Windau 16. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. W. Hartlepool 14. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Huelva 13. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Cardiff 14. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Sharpness 13. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Windau 6. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Rouen 16. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Stratoni 6. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Rouen 13. ds. — Søborg, Hansen, ank. Rotterdam 17. ds. — Uranienborg, Jensen, ank. Hull 16. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Singapore 16. ds. — Silkoborg, Pedersen, afg. Helsingør 15. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Cardiff 16. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Algier 16. ds. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Huelva 13. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Odense 15. ds. — Dansborg, Kühl, afg. Algier 15. ds. — Jøgersborg, Larsen, afg. Newport 7. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. Windau 16. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Blyth 16. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Porucon 1. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. Newcastle 24. Febr. — Peter Mørsk, Borgesen, ank. Kjøbenhavn 17. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Mahidol, Schmidt, afg. Dartmouth 3. ds. f. Udg. — Indion, Borg, afg. Colombo 16. ds. f. Udg. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 16. ds. f. Udg. — Cathay, Jensen, afg. Kobo 17. ds. f. Udg. — Samui, Danlenborg, afg. Singapore 17. ds. f. Hjemg. — Bintaug, Gabe, afg. Anabar 11. ds. f. Hjemg. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Port Said 6. ds. f. Hjemg. — Siam, Cortsen, afg. Marseille 14. ds. f. Hjemg. — Sibirien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 11. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, lugemann, afg. Portland 13. ds. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Trinidad 17. ds.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Kiel 10. ds. — Enigheden, Jensen, ank. Emden 11. ds. — Energi, Svane, ank. Harlepool 11. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Buntisland 16. ds.

Form. Sara, Jensen, ank. Swinemünde 17. ds. — Helene, Sorensen, afg. Rinau 14. ds. til Rotterdam. — Agnete, Petersen, afg. Amboorg 14. ds. til Blyth. — Alice, Schultz, ank. Korsør 14. ds.

Svensen & Christensen. N. F. Hølding, van Deurs, ank. Seznam 10. ds. — N. G. Petersen, Poulsen, afg. Seznam 14. ds. — Alfred Hage, Møller, afg. Stettin 10. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Quessant 10. ds. usg. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Hull 16. ds. — Peter Willmoes, Albertsen, afg. W. Harlepool 16. ds. — Hans Tavson, Kjaalborg, ank. Granton 12. ds.

noim & Wonsild. Clara, Magleby, afg. W. Harlepool 15. ds. til Oeuse. — Kai, Kurtzuaiz, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Methil. — Erik, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 14. ds. til Methil. — Axel, Christensen, ank. Korsør 16. ds. — Hugo, Steen, ank. Bouess 10. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. Libau 15. ds. — Ulrik Holm, Bønnelykke, ank. Swinemünde 14. ds. — Augatyr, Holm, afg. Lissabon 17. ds. til Ipswich. — Bogatyr, Nielsen, afg. Blyth 6. ds. til Messina. — Farmatyr, Nielsen, er afgaaet fra vaencia til Amsterdamm. — Veratyr, Vilmausen, afg. Windau 11. ds. til Ierneuzen. — Asger Kyg, Luorkeim, afg. Blyth 8. ds. til Catania. — Aosalon, Grau, afg. Sax 9. ds. til Granton.

Norssen. Nordlund, Møller, ank. Emden 16. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, ank. Dakar 11. ds. — Englund, Andersen, afg. Dunkerque 17. ds. — Holland, Poulsen, ank. Hull 15. ds. — Kusland, Madsen, ank. Boston (England) 16. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Rotterdam 16. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Huelva 12. ds. — Arouprinsesse Louise, Nielsen, afg. Ronsque 6. ds. — Urania, Clausen, oplagt i Aarhus siden 31. Decbr. 07. — Svond, Schmidt, ank. Aarhus 15. ds.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Ko. Annette Furness, Larsen, ank. Aarhus 10. ds. — Lady Furness, Andresen, oplagt i Kjøbenhavn siden 18. Decbr.

Europa. Europa, Hansen, ank. Methil 16. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Las Khira 17. ds. — Frankrig, Friis, ank. Huelva 16. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Hamburg 14. ds.

Frø. Austa, Bagger, ank. Howden Dock 14. ds. — Vera, Thing, ank. Bouess Red 17. ds. — Freja, Nielsen, ank. Kolberg 16. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Hamburg 13. ds.

Karl A. Malmberg & Ko. Ivete, Frijs, ank. Wismar 17. ds. — Tor, Hørstedt, afg. Stettin 17. ds. til Bremerhaven.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Grimsby 16. ds. — Fulton, Jørgensen, ank. Ghent 12. ds. — Newton, Andersen, afg. Stettin 16. ds. til Windau. — Edison, Sorensen, afg. Windau 16. ds. til Ghent. — Washington, Nielsen, ank. Colberg 16. ds.

Skandia. Schack Stoenberg, Fabor, ank. Seaham 16. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Bilbao 11. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kings Lynn 11. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. Swinemünde 17. ds.

Ocean. Norman, Rosbak, afg. Huelva 12. ds. til Rotterdam. — Allan, Nielsen, afg. Bouess 16. ds. til Aarhus.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Vilhelmine, Lauridsen, ank. Buenos Aires 9. ds.

Fans. Sønderho, Elisabetha, Fischer, ank. Rio Grande du Sul 14. ds. fra Gibraltar.

Renne. Enigheden, Traudberg, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Kastor, Klausen, ank. Saksjøbing 9. ds. — John Hintze, Knudsen, ank. Stolpemünde 8. ds. — Coureer, Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 11. ds.

Svendborg. Beloua, Larsen, ank. Kristiania 10. ds. — Psycho, Nielsen, ank. Stralsund 11. ds. — Zenitha, Jensen, pass. Gibraltar 12. ds. — Vega, Rasmussen, ank. Kristianssand 13.

ds. — Ring Andersen, ank. Warnemünde 13. ds. — Fylla, Rasmussen, ank. Stettin 12. ds. — Frejr, Jensen, ank. Stolpemünde 12. ds. — Norden, Andreassen, ank. Savana 13. ds. — Jason, Hansen, ank. Brügge 13. ds. — Severine, Hansen, ank. Travemünde 13. ds. — Standard, Rasmussen, ank. Southampton 13. ds. — Alma, Hansen, ank. Åhus 14. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Rotterdam 13. ds. — Kathrine, Hansen, ank. Blyth 14. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. Charlestown 13. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Fakse 15. ds. — Nanna, Madsen, ank. Plymouth 16. ds. — Fulvia, Petersen, ank. Cherbourg 16. ds. — Elise, Andreassen, ank. Stolpemünde 13. ds. — Aktiv, Mouritzen, ank. Dieppe 14. ds. — Cornwall, Petersen, ank. Fakse Ladeplads 14. ds. — Vera, Jensen, ank. Plymouth 16. ds. — Pallesen, Jensen, ank. Mandal 16. ds. — Concordia, Henriksen, ank. Stolpemünde 16. ds.

Æra. Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 12. ds. Dana, Pedersen, afg. Frederiksstad 11. ds. til Cork. — Olaf Petersen, Albertsen, pass. 12. ds. Hals til Thisted. — Danmark, Bager, ank. Halmstad 11. ds. — Adele, Koek, ank. Travemünde 12. ds. — Emilie, Hansen, ank. Travemünde 12. ds. — Mars, Stegmann, ank. Warnemünde 12. ds. — Kathinka, Olsen, afg. Marstal 12. ds. til Norge. — Smart, pass. Dungeness 10. ds. paa Rejse fra St. Ybes til Kalmar. — Maren, pass. Dungeness 10. ds. for østg. — Ellen, Lauritzen, ank. Paimpool Red 13. ds. — Fortuna, Schmidt, afg. Marstal 13. ds. til Lübeck. — Fremad, Hansen, afg. Marstal 13. ds. til Sverig. — Nathalie, Eriksen, ank. Southwick Sussex 14. ds. — Atlantic, Rasmussen, ank. Buenos Aires 13. ds. til Colon. — Phoenix, Hansen, ank. Wemyss 10. ds. — Kiara, Christensen, ank. Lowestoft 9. ds. — Claudia, Anberg, ank. Buenos Aires 8. ds. — Nauta, Stærke, afg. Farøham 7. ds. til Kirkealdy. — Thor, Kromann, pass. Deal 10. ds. paa Rejse fra Maracaibo til Hamburg. — Johanna, Stegmann, ank. Travemünde 10. ds. — Caroline Koek, Groth, ank. Portland 11. ds. f. O. — Herkules, Bager, ank. Kiel 15. ds. — Kathinka, Olsen, ank. Nakskov 15. ds. — Marie, Rasmussen, ank. Nakskov 15. ds. — Hydra, Christensen, afg. Kristianiafjord 12. ds. til Port Haliguen. — Eos, Christensen, afg. Kristianiafjord 13. ds. til Ghent. — Ceres, Bager, indk. Mandal 13. ds.

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. 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 tilføjes Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

541. Klokketønder atter udlagt. Klokketønderne »Odense-Fjord«, »Falske-Bolsax«, »Bøgestrom«, »Kirkegrund« og »Saltholm-Flak NV.« er atter udlagt paa Station.

542. Sømærke udsættes. Øhoved V. Kals-Vig. Kattedag. Om kort Tid udsættes en Halmrik ved SØ-Siden af 2 m Grunden V. for Øhoved, fra Tved Kirke i N. 52° V., 2, Sm. 56° 13', N. Br. 10° 24', Ø. Lgd. (Kort Nr. 120, 144, 156, 160 og 211. Danske Lods, Side 162. Som.-Fort., Side 11).

543. Afmærkning forandret. Stoense-Løb. Langeland N. Storo-Bælt. I Stoense-Løb er Afmærkningen nu forandret:

Den røde Stage med 2 Koste »Rodgrund S.« staar nu i 3, m Vand. S. for 1, m Stenrosen. 2900 m N. 42° V. fra Stoense Kirke. Den hvide Stage med 2 Halmviske staar nu i 6 m Vand, NV. for 3, m Pullen. 2950 m N. 61° V. fra Stoense Kirke.

En rød Stage med Kost er i 3, m Vand udsat S. for 2, m Stenrose, 2500 m N. 39° V. fra Stoense Kirke.

Stoense Kirke: 55° 5', N. Br. 10° 54', Ø. Lgd. (Kort Nr. 157 og 162. Danske Lods, Side 330. Som.-Fort., Side 20). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 269. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

544. Sunket Vrag. Degerhamn. Kalmarsund. Sverig. En Jagt er sunket i 8 m Vand, 1 Sm V. for Alanbruket S. for Degerhamn.

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fns. samlunge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor. Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedhæges.

545. Stage udsættes. Borgholm Havn. Øland. Samtidig med Sommerafmærkningen udsættes en Stage i Borgholm Havn. 56° 52' 51" N. Br. 16° 38' 42" Ø. Lgd.

546. Fyrskibet »Almagrundet« midlertidig inddraget. I Folge Telegram fra Chefen for det svenske mellemste Lodsdistrikt er Fyrskibet »Almagrundet« midlertidig inddraget til Sandhamn paa Grund af Drivis.

547. Grunde afmærket. Viborg Distrikt. Finske Bugt. Finland. S. for Pitkaniemi Rev er udsat en rød Stage med opadvendt Kost i 8, m Vand. 60° 27' 56" N. Br. 27° 50' 17" Ø. Lgd. S. for Stenen Haparanda er udsat en rød Stage med opadvendt Kost i 8, m Vand. 60° 26' 25" N. Br. 27° 47' 28" Ø. Lgd. V. for Stenen Grosiatschi er udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost i 5 m Vand. 60° 27' 56" N. Br. 27° 25' 44" Ø. Lgd. V. for Gloria Deo er udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost i 7, m Vand. 60° 28' 16" N. Br. 27° 20' 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

548. Fyr slukket. Vindau. Rusland. Fvret, som til Forsøg var tændt paa Vindau N.-lige Molehoved, er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 7. Kjøbenhavn 1908).

549. Skydeøvelser. Pillau. Tyskland. Fra den 16de til den 24de Marts 1908 afholdes Skydeøvelser ved Pillau fra Kl. 7 Fm. til Kl. 6 Em. Naar der skydes, hejses gult Flag paa Dynen N. for Kvstbatteriet, og det er da livsfarligt at komme Nvsten mellem Neuhaus Udsigtstaarn og Herrebadene nærmere end 4,000 m.

550. Sommerafmærkning. Danziger Bucht. I Marts og April foretages Sommerafmærkningen i Danziger Bucht.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

551. Fyr forstærkes. Rote Kliff. Sylt. Tyskland. I April 1908 forstærkes Rote Kliff Fyr meget betydeligt. 54° 56' 53" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd.

552. Sommerafmærkning. Forandring i Afmærkning. Elben. I Marts 1908 foretages Sommerafmærkningen i Elben og samtidig følgende Forandringer:

En sort Spidstønde Nr. 7 udlægges i 5 m. Vand oven for Bondegaarden paa Juelsand. 53° 36' 35" N. Br. 9° 35' 9" Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde Nr. 8 flyttes op ad Floden i 5, m Vand. 53° 36' 10" N. Br. 9° 36' 11" Ø. Lgd. En sort Spidstønde Nr. 8/9 udlægges i 5, m Vand 53° 35' 28" N. Br. 9° 36' 58" Ø. Lgd. Den røde og sorte Baakestønde med Kors Juels 0 flyttes i 6 m. Vand. 53° 36' 20" N. Br. 9° 34' 59" Ø. Lgd. Den røde Stumtønde b ombyttes med en rød Spirtønde K/K med Ballon i 5, m. Vand. 53° 35' 59" N. Br. 9° 35' 40" Ø. Lgd. Den røde Stumtønde c ombyttes med en rød Spidstønde L/L med Ballon i 5 m. Vand. 53° 35' 29" N. Br. 9° 36' 31" Ø. Lgd. I det S.-lige Farvand forbi Twielenfleth faar den sorte Spidstønde Nr. 6/7 Nr. 1. og den sorte Spidstønde Nr. 7 naar 2 og flyttes i 7, m Vand. 53° 36' 32" N. Br. 9° 33' 58" Ø. Lgd. Den øvre grunde Ende af det S.-lige Twielenfleth Farvand afmærkes med to røde Stumtønder a og b, der ligger i 2 m. Vand paa henholdsvis 53° 36' 13" N. Br. 9° 35' 0" Ø. Lgd. og 53° 36' 10" N. Br. 9° 35' 14" Ø. Lgd. Den største Dybde i Farvandet N. for disse to Tønder er 2,5 à 3 m. Ø. og V. for denne ørrende Del tilføjer Dybden til 5, 6 og 7 m. Den sorte Spidstønde Nr. 10 ovenfor Lühe Munding ombyttes med en sort Lvsstønde Nr. 10, der viser hvidt Lvs med Enformørkelse hver 10 Sek., Lvs 7½ Sek., Morke 2½ Sek. 53° 34' 29" N. Br. 9° 38' 56" Ø. Lgd.

553. Tønde flyttet. Elben. Den røde Spidstønde A I med Ballon er flyttet noget Ø. efter i 5 m. Vand. 53° 49' 26" N. Br. 9° 21' 42" Ø. Lgd.

554. Forandring af Fvr. Bassenfleth og Twielenfleth. Elben. Ledefvrene Bassenfleth—Twielenfleth er slukket. Bassenfleth hvide, faste Fvr lvsr nu fra N. 19° V. gennem N. og Ø. til S. 82° Ø., hvilken sidste Retning gaar over Spirtønde K.

Twielenfleth Fvr med Formørkelse viser nu hvidt Lvs fra N. 48° V. til N. 35° V., rødt Lvs fra N. 35° V. gennem N. og Ø. til S. 78° Ø., hvidt Lvs fra S. 78° Ø. til S. 72° Ø., rødt Lvs fra S. 72° Ø. til S. 67° Ø. Den hvide Vinkel fra S. 78° Ø. til S. 72° Ø. ligger mellem den røde og sorte Baakestønde Juels 0 og den røde Stumtønde a, over den Del af Farvandet, hvor Dybden er 2,5 à 3 m.

Bassenfleth Fvr: 53° 36' 45" N. Br. 9° 32' 23" Ø. Lgd. Twielenfleth Fvr: 53° 36' 31" N. Br. 9° 33' 29" Ø. Lgd.

555. Skydeøvelser. Weser. Fra 1ste April til 20de Mai 1908 afholdes Skydeøvelser i Weser. Pladsen begrænses af Linier Tønde 16—Foderwarden 3 og Baake II—nederste Kanonstønde—Fort Lanellilien I. og er, naar der skydes, spærret for al Seilands. Dampere med rødt Flag ligger ude Anvisninger skal nethinnet følges. Naar der skydes, hejses Flag B paa Høvedet og Møveledet Fvrtæerne, og paa det Fort, hvorfra der skydes. Fra 1ste til 4de April og fra 23de April til 4de Maj skydes om Natten og Pladsen er da spærret for al Seilands.

556. Lvsstønde udlagt. Wangerroog Farvand. Jade. I Folge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lvsstønde Nr. I i Wangerroog Farvand atter udlagt og Vintersmærket inddraget.

557. Somingsøvelser. Jade. I Slutningen af Marts og Begyndelsen af April 1908 afholdes Somingsøvelser i Jade ved Genius Bank mellem Tønderne S. T. 16 og 17. Pladsen begrænses mod N. af Linien Hooksiel Mølle—Tønde 15, mod S. af Linien Rustersiel—Fyr-

skibet »Genius Bank«, mod Ø. af Linien Tonde 16—Tonde 18, mod V. af Wattet. To Sominekraner ligger ved Pladsen. Om Natten ligger en Kran med to røde Lanterner vandret for hinanden ved Pladsen, som er spærret for al Sejlads. Dampere med to hvide Lanterner lodret for hinanden ligger ude. Auvisinger skal ubetinget følges.

558. Lystønde atter udlagt. Oude Vlie. Zuiderzee. Holland. 1 Oude Vlie Ø-lige Udlob er den røde Kugletonde med Diamant atter ombyttet med den røde Lystønde Nr. 5. 53° 9' N. Br. 5° 10' Ø. Lgd.

559. Lystønde udlagt. Molengat. Zeegat van Texel. Den sorte Kugletonde med Diamant (Onrust) i Molengat er ombyttet med en sort Lystønde uden Nummer, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 52° 58' N. Br. 4° 43' Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

560. Lystøndes Karakter. Texelstroom. Den røde Lystønde Nr. 5 (Burgzand) i Texelstroom viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 511. Kjøbenhavn 1908).

561. Vragmast. Fyrskibet »Haaks« SV. Den 1ste Marts. 52° 38' N. Br. 3° 59' Ø. Lgd. Et 3 m. langt Stkke af en Mast.

562. Dybde. IJmuiden. Tæt uden for Indløbet til IJmuiden er Dybden nu 8,2 m. ved daglig Lavvande.

563. Fyr atter tændt. River Tyne. England. De to røde, faste Fyr lodret for hinanden paa Flagstangen ved Lloyd's Hauling Station paa N.-Siden af Indløbet til River Tyne er atter tændt. 55° 0' N. Br. 1° 25' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 418. Kjøbenhavn 1908).

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

564. Fortøjtønder og Skydetønder udlagt. Spithead. England. En Fortøjtønde er udlagt 10,4 Kbl. N. 9° V. fra Dean Tail Tonde, som ligger paa 50° 43' N. Br. 0° 58' V. Lgd., og en anden ¼ Kbl. N. 84° V. fra den første. En Skydetønde er udlagt 7 Kbl. N. 16° V. fra Dean Tail Tonde og en anden ½ Kbl. N. 84° V. fra den første.

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

565. Undervands Taageklokker udlagt. Cape Fourchu. Nova Scotia V.-Kyst. Ved Indløbet til Yarmouth Sound er udlagt to Undervands Taageklokker, 2,1 Sm. S. 59° V. fra Yarmouth eller Cape Fourchu Fyr paa East Cape. De er med Kabler forbundet med Land paa S.-Siden af Cape Fourchu Taagesignal Bygning ved Cape Fourchu Fyr. De ligger 2 Sm. Ø. t. N. efter, derfra Ø. om East Cane uden for 10 m. Kurven og er landet 60 m. SØ. for Bygningen. De giver To-Slag omtrent 5 Gange hver Minnt; kun en af dem benyttes ad Gangen. ¼ Kbl. V. for hver Klokke ligger en Spiritønde. 43° 46' 21" N. Br. 66° 11' 51" V. Lgd.

566. Taagesignal forandret. Cape Sharp. Minas Basin. Bay of Fundy. Nova Scotia. Dianhønen ved Cape Sharp Fyr er ombyttet med en kraftigere, der hver 1 Minnt giver Et-Stod af 2½ Sek. Varrighed.

567. Fyr ødelagt. Quaco. Bay of Fundy. New Brunswick S.-Kyst. Den yderste Del af den Ø-lige Bølgebrøder med Fyret ved Quaco er hortsykklet under en Storm. Et midlertidigt Fyr vil blive tændt saa snart som muligt.

568. Tønde udlagt. Boston Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. En vandret stribet Spiritønde er i 18 m. Vand udlagt ved Grunden paa den tidligere Lossenplads ved Boston Harbor, fra Graves Fyr i N. 18¼° Ø. og fra Egg Rock Fyr i S. 32½° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 427. Kjøbenhavn 1908).

569. Vrag afmærket. New Haven Harbor. Connecticut. En rød Lystønde, der hver 20 Sek. viser rødt Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er i 7 m. Vand udlagt 30 m. SSV. for Vraget af en Kulband, der ligger sunket fra New Haven Outer Breakwater Fyr i S. 12° V. og fra Southwest Ledge Fyr i S. 52½° V.

570. Fyr forandret. West Bank. New York Lower Bay. New York. West Bank Fyr paa S.-Enden af West Bank er forstærket og Højden forøget 5 m. Flammens Høide er nu 21 m. Synsviddens: 14 Sm. 40° 33' 17" N. Br. 74° 2' 36" V. Lgd.

571. Fyr ødelagt. South Brother Island Ledge. East River. New York. South Brother Island Ledge Fyrbaake paa Ø.-Siden af det V-lige Indløb til South Channel er væltet af Isen og Fyret slukket. Det vil snarest muligst atter blive tændt. 40° 47' 34" N. Br. 73° 53' 57" V. Lgd.

572. Dagmærke. Deep Water Channel. East River. New York. Det bageste Dagmærke for East River Deep Water Channel er det midterste, V-lige, Taarn paa St. Margarets Hotel og ikke det S-lige.

573. Forandret Afmærkning af Vrag. Governors Island. New York. Lystønden ved Vraget af Dampskibet »Edgar F. Luckenbach« i Indløbet til East River er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spiritønde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 469. Kjøbenhavn 1908).

574. Vrag afmærket. Ellis Island NØ. New York. En rød og sort vandret stribet Spiritønde er i 3 m. Vand udlagt tæt SØ. for Vragene af to Kulpramme, som er sunket i Port Liberty Kuldok, fra Castle Garden, New York City, i S. 84¼° V. og fra Governors Island Fyr i N. 52½° V.

575. Vrag afmærket. Hudson River. New York. Kulbanden »Ned Irish« er sunket i 6 m. Vand V. for Indløbet til Spuyten Duyvil Creek, fra Spuyten Duyvil Creek Bro i S. 80½° V. og fra Jeffreys Hook Fyr i N. 10¼° Ø. En sort Spiritønde er udlagt tæt Ø. for Vraget.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav

576. Tønder midlertidig flyttet. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Channel Tønder F 1 og F 3 paa V.-Siden af den gravede Rende i Tampa Bay er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig flyttet ¼ Kbl. V. efter.

577. Tønder udlagt. Tampa Bay. Florida. 1 Tampa Bay er udlagt: Channel Spidstønde E 4, omtrent midt imellem Channel Tønde E 2 og Channel Tønde F 1, fra Gadsden Point i S. 33° V. og fra Point Pinelos i N. 66° Ø. Channel Spidstønde Nr. 1 2 omtrent midt imellem South Cut Lower Fyr Nr. 6 og South Cut Upper Fyr Nr. 8, fra North Cut Lower Fyr i S. 11° V. og fra St. Petersburg Værfts Yderende i N. 52° Ø.

578. Forandring i Afmærkning. North Channel. Tampa Bay. Florida. Den stribe Stumpønde Tampa Bay North Channel Bar er inddraget. Ved den gravede Rendes N.-Side er udlagt: North Channel Stumpønde Nr. 1, fra Mullet Key N.-Punt i S. 69½° V. og fra Egmont Key Fyr i N. 81½° V. North Channel Stumpønde Nr. 3, fra Mullet Key N.-Punt i S. 62½° V. og fra Egmont Key Fyr i N. 82½° V.

579. Fyr tændt. Horn Island Pass. Mississippi. Omtrent den 15de Marts 1908 tændes et hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 30 Sek. paa N.-Siden af Petit Bois Island V.-Ende ved Ø.-Siden af Horn Island Pass. Det vises fra et hvidt Hus paa sorte Pæle, der staar i 4 m. Vand, fra Grand Batture Island Shoal Baake Nr. 8 i S. 41¼° V., 3¼ Sm. og fra Pascagoula River Baake A i S. 21° Ø., 4 Sm. 30° 13' 26" N. Br. 88° 29' 5" V. Lgd.

580. Forandring i Belysning. Alvarado. Vera Cruz. Mexiko. Alvarado hvide Fyr med Formørkelser er tændt paa Ø.-Pynthen ved Indløbet til Havnen. Flammens Høide: 23 m. Synsviddens: 14 Sm. 18° 49' N. Br. 95° 45' V. Lgd. El Vigia Fyr paa V.-Kysten ved Flodmundingen, 7 Kbl. V. for Moun Simon og El Fortin Fyr paa Ryens Ø.-Side, paa 18° 47' N. Br. 95° 46' V. Lgd., er slukket.

581. Grunde findes ikke. Cardenas Bay. Cuba N.-Kyst. 3,2 m. Grunden 1 Sm. SØ. for Piedras Cay findes ikke, og den røde Tønde, som antoges at afmærke den, er borttaget. 4,1 m. Grunden 2¼ Sm. S. 59° Ø. fra Piedras Cay Fyr findes ikke.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

582. Lystønde udlagt. Thereza Pansa. Brasilien. Det danske Generalkonsulat i Rio de Janeiro meddeler:

En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15 Sek., er udlagt ved Revet Thereza Pansa. 5° 24' 8" S. Br. 35° 17' 54" V. Lgd.

583. Fyr midlertidig upaalideligt. Rio Doce. Rio Doce Fyr er midlertidig upaalideligt. 19° 37' S. Br. 39° 49' V. Lgd.

584. Lystønder udlagt. Rio de Janeiro. Det danske Generalkonsulat i Rio de Janeiro meddeler:

I Rio de Janeiro indre Havn er udlagt tre Lystønder, nemlig: En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6 Sek., V. for Grunden Pedras Trinta Reis. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6 Sek., NV. for Pedras das Paranas. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Ø. t. S. for Ponta E de Ilha Comprida.

585. Vrag borttaget. Valparaiso. Chili. Vraget af Dampskibet »Morro«, som var sunket i Valparaiso Bay, 1¼ Kbl. S. 45° Ø. fra Duprat Point, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

586. Havnefyr slukket. Grado. Golf von Triest. Østerrig-Ungarn. I Grado Havn er Havnefyret i det inderste Havnebassin slukket. 45° 40' N. Br. 13° 23' E. Lgd.

587. Fyr tændt. Punt Poljana. Lussinpiccolo Havn. Paa Punt Poljana, NØ.-Siden af Lussinpiccolo Havn, er tændt to hvide Fyr lodret for hinanden. 44° 33' N. Br. 14° 26' Ø. Lgd.

588. Ledefyrs Retning. Skadovsk. Sorte Hav. Rusland. Skadovsk Ledefyr er overet i N. 12° Ø. og S. 12° V.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

589. Tidevands- og Dybdesignaler ophørt. Soerabaja. Java N.-Kyst. I Fyrskibene ved Westgat og Oostgat ved Soerabaja gives Tidevands- og Dybdesignaler ikke mere. 6° 52' S. Br. 112° 44' Ø. Lgd. og 7° 23' S. Br. 112° 57' Ø. Lgd.

590. Fyr tændt. Babalanrivier. Aros Basi. Sumatra Ø.-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Punteu S. for Tandjoeng Balei Rivier, paa Babalanrivier V.-Bred. 4° 2' N. Br. 98° 17' Ø. Lgd.

591. Baake opført. Sam Sa Inlet. China. Paa Chauuel Rock, ved Indløbet til Sam Sa Inlet, er opført en Baake med Ballon, 4 m. høj over Højvande. 26° 31' N. Br. 119° 48' Ø. Lgd.

592. Fyr tændt, Taagesignal oprettet. Soi Chong To. Techong Øerne (Sir James Hall Øerne). Korea V.-Kyst. Paa Soi Chong To SV.-Ende er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 40 Sek. viser Fire-Blink i 20 Sek., Morke 20 Sek. Flammens Højde: 81 Fod. Synsvidden: 23 Sm. Fyrapparat af 3die Orden. Det lyser fra N. 74° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 44° V. Hvidt, rundt, e. 13 m. højt Stentaarn. Taagesignal gives med Sirene, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. 37° 45' 36" N. Br. 124° 43' 45" Ø. Lgd.

593. Grund fundet. Kunsan Po. Korea V.-Kyst. En Klippe med 2½ m. Vand er fundet 5. Kbl. S. 77° V. fra den røde Baake N. for Changu Somu. 35° 58' 43" N. Br. 126° 35' 54" Ø. Lgd.

594. Fyr tændt. Mokuho Harbour. Korea V.-Kyst. Et fast Fyr er tændt paa N.-Enden af Haou Halvo ved Indløbet til Mokuho Harbour. Flammens Højde: 32 m. Synsvidden: 8 Sm. Hvidt, rundt, e. 8 m. højt Stentaarn. Det lyser fra N. 88° V. gennem N. og Ø. til S. 64° Ø. Lyset er rødt fra N. 73° V. til N. 51° V., rødt fra N. 45° V. gennem N. til N. 24° Ø., hvidt fra N. 51° V. til N. 45° V. 34° 45' 46" N. Br. 126° 17' 53" Ø. Lgd.

595. Baake opført. Tondari Rocks. Fusan Harbour. Korea S.-Kyst. En rød og sort vandret stribet, cylindrisk, 9 m. høj Stenbaake er opført paa Tondari Rocks, N. for Mondoku Kutsu, N.-Pynten af Choragu Somu, 5 Kbl. S. 61° V. fra Channel Rock Baakefy og i N. 44° V. fra Kagsemu Kutsu, NØ.-Pynten af Choragu Somu. 35° 6' 16" N. Br. 129° 3' 30" Ø. Lgd.

596. Baake opført, Baakefy tændt. Masampo. Korea SØ.-Kyst. Paa Revet SV. for Shurunii To, 8½ Kbl. S. 83° V. fra den 3 m. høje, lille Ø, der nu hedder White Rock, og i S. 15° V. fra Peniki San, er rejst en rød, 3 m. høj Stang med en halv hvid og rød Ballon. 35° 2' N. Br. 128° 36' Ø. Lgd.

I Pu To Channel, paa S.-Enden af Channel Rock, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvidden: 6 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Det vises fra en rød og sort vandret stribet, rund Stenbaake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 35° 4' N. Br. 128° 40' Ø. Lgd.

597. Grunde. Hen Amu (Anguk) Bay. Masampo (Masanpho Reasch). Korea SØ.-Kyst. Et 1 m Rev ligger 7 Kbl N. 40° Ø. fra Kunte Somu Triangulations Station. 35° 8' 33" N. Br. 128° 41' 23" Ø. Lgd., og et 2 m. Rev tæt SV. for det.

598. Rev. Fukaya Jima SØ. Goto Islands. Kyushu V. Japan. Et 2 m Rev ligger 4 Kbl. S. 85° Ø. fra Klippen, som falder 3 m. tor, NØ. for Kasayami Misaki, ud for Tomiy Wan paa SØ.-Siden af Fukaya Jima. Revet hedder Gameze. 32° 35' 10" N. Br. 128° 47' 50" Ø. Lgd.

599. Fyr forandret. Kagenoo Shima. Nagasaki Harbour. Kyushu V.-Kyst. Kagenoo Shima Fyr er forandret og viser nu rødt Lys fra N. 23½° Ø. til N. 50½° Ø. over Grundene mellem Takaboko Jima og Kozaki Bana, og fra N. 63° Ø. til N. 81° Ø. over Osone, i øvrigt er Fyret uforandret. Synsvidden: 10 Sm 32° 43' N. Br. 129° 49' Ø. Lgd.

600. Lystønder udlægges. Moji Ko. Shimonoseki Strait. Om kort Tid ombyttes den røde Spidstønde 7 Kbl. S. 65° V. fra Signalmasten ved Havnekantoren i Moji med en Lystønde, og den hvide Spidstønde 2. Kbl. N. 31° V. fra samme Signalmast med en Lystønde. 33° 56' N. Br. 130° 57' Ø. Lgd.

601. Vrag ødelagt. Omoji Iwa NV. Shimonoseki Strait. Naikai. Vraget af Dampren, som laa 4 Kbl. N. 35° V. fra Omoji Iwa Baakefy, er ødeløst i en Storm: intet er over Vandet. 34° 1' 2" N. Br. 130° 48' 14" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 446. Kjøbenhavn 1908).

602. Fyr forandret. Shiraiishi. Hiroshima Wan. Naikai. Shiraiishi Baakefy er forandret og viser nu hver 12 Sek. hvidt To-Blink 2. Sek., Morke 4. Sek., rødt Et-Blink 0. Sek., Morke 4. Sek. 34° 11' N. Br. 132° 21' Ø. Lgd.

603. Telegrafkabel forandret. Ajina—Konakiri. Hiroshima Wan. Naikai. Et nyt Telegrafkabel er udlagt mellem Ajina og Konakiri og det tidligere optaget. Det er forbudt at ankre inden for 1 Kbl. paa hver Side af Kablet.

604. Tønder forandret. Yokosuka Ko. Tokyo Kaiwan. I Indløbet til Yokosuka Ko. er den røde Tønde Saku Ne nu sort med rød Ballon. 35° 18' 12" N. Br. 139° 41' 2" Ø. Lgd. Tønden Naka Ne har nu hvid Trekant som Topbetegnelse. 35° 18' 17" N. Br. 139° 40' 15" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	Tyskland:
R 40	Ostsee, deutsche Küste. Gewässer um Alsen. 1:50,000. Pris: 4,00 M.
R 114	Nordsee, deutsche Küste. Das Seegat von Norderney. 1:25,000. Pris: 1,10 M.
R 42	Ostsee, deutsche Küste. Kaiser Wilhelm Kanal. (Med 3 Planer). 1:50,000. Pris: 2,90 M.
R 70	Nordsee, deutsche Küste. Schleswig Holstein, Westküste. 1:100,000. Pris: 3,10 M.
R 75	Nordsee, deutsche Küste. Elbmündung von Feuerschiff I bis Brunshüttelkoog. (Med 1 Plan). 1:50,000. W-Blatt. Pris: 2,10 M. O-Blatt. Pris: 2,30 M.
R 56	Nordsee, deutsche Küste. Mündungen der Jade und Weser. 1:50,000. Pris: 3,10 M.

N 26 d	The Great Bahama Baank, from Old Bahama Chunnel to Exuma.
N 26 b	The Great Bahama Bank, from Exuma to New Providence.
N 26 c	The Great Bahama Bank, from 23° 40' N. Br. to Old Bahama Chunnel.
England:	
R 2908	Africa, S.E., Port Natal Entrance. 2 sh.
R 100 a	Africa, N.E., Ras Galweini to Ras Hafun. 3 sh.
R 2672	Indian Ocean, Comoro Isl., with the adjacent coasts of Africa and Madagascr. 3 sh.
R 3605	Kina S.E., Hong Kong to Mirs Bay. 3 sh.
R 2400	Kina E. The bar and approaches to River Min. 3 sh.
R 166	Kina E. River Min. Pagoda anchorage and approaches. 2 sh.
R 1316	Korea E. Cape Duroch to Linden Point. 3 sh.
K 2432	Russian Tartary, Tumen Ula to Strelak Bay including Peter the Great Bay. 3 sh.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 24.

Fyrskibet „Nekmansgrund“ inddraget. Rusland.

Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet „Nekmansgrund“ inddraget.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, d. 18. Marts 1908.

INDHOLD:

Vogts Pendulpropeller. — Kjøbenhavn, d. 19. Marts 1908. — En Bjergningshistorie. — Kapt. F. L. Mecklenburg. — Om Sammensætningen af Halveirkel-Deviationen ved magnetisk Breddeforandring. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havrier. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %

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

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

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

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

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

Dampskibsselskabet „Gorm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 24de Marts 1908 Kl. 4 i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1907.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1908—09.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 21de Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 16de Marts 1908.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Skjold“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 24de Marts 1908 Kl. 4 i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1907.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1908—09.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 21de Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeheren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 16de Marts 1908.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Carl“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 24de Marts 1908 Kl. 4 i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1907.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1908—09.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 21de Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeheren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 16de Marts 1908.

P. B. V.
L. H. Carl.

Skibe til Salg.

Damperen „Rjüllbo“, c. 275 d. w., Kanaldampertype. Dampsluppen „Jarl“, bygget af Jern. 43 Fod lang, 9 1/2 Fod bred. Jakten „Anu“, c. 45 Tons d. w. Dæksbaaden „Ellen“, c. 12 Tons d. w. Alle Skibene er godt vedligeholdte og ligger i Trelleborg.

Nærmere Oplysninger ved

Gösta Österberg,
Trelleborg.

Skib ønskes.

Et Sejlskib af Jærn eller Egetræ, mellem 70—100 Brutto Tons, ønskes.

Skibsfører Carl Andersen,
Nykøbing F.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88 1/4	88	88 1/2
Danmark.....		61	70
Norden.....	83 1/2 — 84	84	84 1/4
Kjøbenhavn.....		48 3/4	49 1/2
Carl.....		—	—
Dannebrog.....		80 1/2	84
Skjold.....		53 1/2	56
Urania.....		35	40
Union.....		51	53
Dampsk. af 1896.....		80	82
Højmdal.....		94	100
Østasiatisk.....	122 1/4 — 1/2	122 1/4	122 1/2
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		15	17
Gorm.....		84	90
Torm.....		—	—
Inga.....		40	65
Cimbria.....		65	95
Vesterhavet.....		110	200
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		55	70
Dansk-russisk Dampsk.....	61	61	62
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		97 1/2	100
5 % Østasiat. Komp.....		99	101
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		95 1/4	97
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		84	94 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..		91 3/4	92 1/4
4 % — — 1. — ..		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 3/4	88 1/2
4 % — — 7. — ..		91 1/4	92
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 1/2	92 3/4
Aktier.			
Nationalbank.....		151 1/2	153
Privatbank.....	112 1/4 — 111 3/4	112 1/4	112 1/2
Landmandsbank.....	130 1/4 — 130 1/2	130 1/4	130 1/2
Handelsbank.....	127 3/4 — 128	127 3/4	128
Grundejerbank.....	28 1/2 — 29	28 1/4	28 1/2
Burm. & Wain.....	66 3/4 — 67	66 1/2	66 3/4
Helsingørsk Jærnsk.....	98	98	98 1/4
Sukkerfabr.....	207 — 208 3/4	206 1/2	206 3/4
Bryggeri Aktier.....	140 1/4 — 141	141	141 1/2

Vekselkursen d. 17. Marts 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.26	18.22
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.00	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Marts 1908.

Russiske Noter.....	213.60
4 % Russiske Consols.....	80.25
3 3/10 % — Boden Kredit.....	—
5 % Mexikanske 1899.....	101.25
5 % Rumænske Stats.....	100.60
4 % — — 1890.....	92.10

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

„Foren. Dampsk.“ 76,000, „Norden“ 36,000, „Kbhvn.“ 12,000, „Union“ 12,000, „Østasiat. Komp.“ 174,000, „Skjold“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 38,000, „Dannebrog“ 10,000, „Urania“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Danmark“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

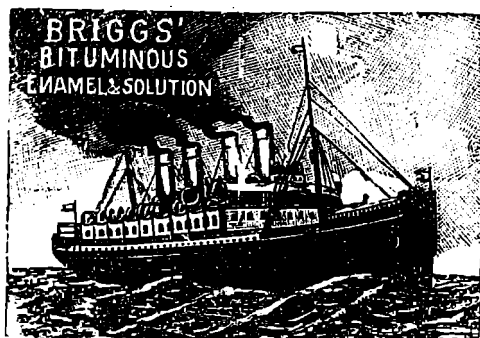
Danske Havne.

	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 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. 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 imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaående ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaående 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: 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 ombord 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.</p> <p>Bolværkerne 5½ & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibaafgift 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 & 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 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhus med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskaier 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.</p> <p>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. Fod 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.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufornsden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. 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 Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodestation, en Lods-kutter ligger som 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 herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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 Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, 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 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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 Tona, 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, 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 Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	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.
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 uforneđen.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor lange Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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 uforneđen. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing 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. Ud. 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 Skibssmedje.
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.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+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 Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Seen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 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: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres 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.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejele.	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 Slangor: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For h er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



Anvendt paa de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paa lægges varm - 1/16" tyk - paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paa lægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse: Copensture

Telefon-Nr. 42

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Ajax“

afholder den aarlige Generalforsamling **Lørdag den 28. Marts, Kl. 1 Efterm.**, paa Hotel Øresund i Helsingør.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed og Forretningens Gang i det forløbne Aar samt om Skibets Tilstand.
2. Fremlæggelse af Ekstrakt af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar og af Selskabets Status.
3. Indstilling om at meddele Decharge for Regnskabet.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Anvendelse af Overskudet.
5. Valg af Komitteret.
6. Valg af Revisor.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres, indtil 2 Dage før Generalforsamlingen, af Herr Konsul Amund Jensen, Helsingør, og hos D'herrer Svendsen & Christensen, Frederiksgade 1, Kjøbenhavn, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 10 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Helsingør, den 12. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder den aarlige Generalforsamling **Fredagen den 27. Marts Kl. 7 Eftm.** paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1 St.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. 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 11. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes **Mandag den 23. Marts Kl. 3 Eftermiddag** i Hotel Phoenix.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1907, 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 17. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeherer lydende Aktier.

P. B. V.
Martin Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Tirsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1** i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 9. 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 7. Marts 1908.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Tirsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1½** i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 9. 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 7. Marts 1908.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Tirsdag den 24. Marts d. A. Kl. 2** i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 9. 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 7. Marts 1908.

C. K. Hansen.

LANDMANDSBANKEN

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

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

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

Landbrugslotteriet.

Salg af Lodsedler til 1. Klasse er begyndt.

1/1 Seddel Kr. 1,10, 1/2 Seddel 60 Øre.

Senere tiltrædende Spillere man betale for de foregaaende Trækninger.

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.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

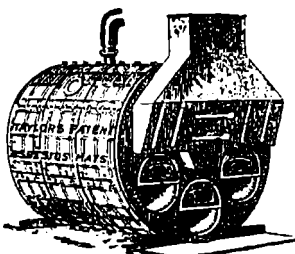
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

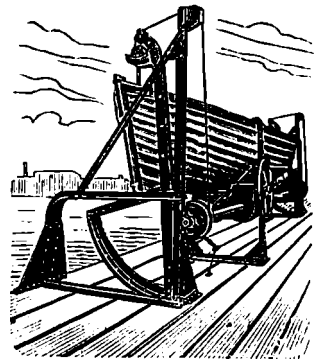
Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886.
Telegramadresse: „KAYDYHR“



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“.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Ciseelfort.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvalitet.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Ant. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget hørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre. Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdsen, Nordby, Fanø.

Bidrag til Sømandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kasseren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.



De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Dr. med. Golde Schmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

**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.

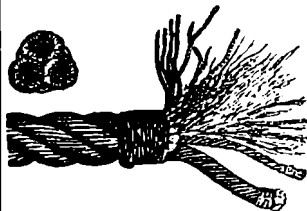
Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

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

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

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira.
3 Fl. rød Lamego Portvin
faas hos d'Hrr. Skibshandlere
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Taifuntrosser



(pat. Tyskt., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443. Amaliegade 41 Kjøbenhavn K.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

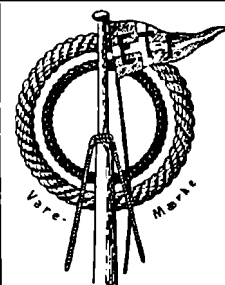
Telefon: Palæ 470 x.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annonoen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Marts 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Tyne Dock Engineering Co. lim.
South Shields
 Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
 Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
 Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

A dr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

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

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

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

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

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

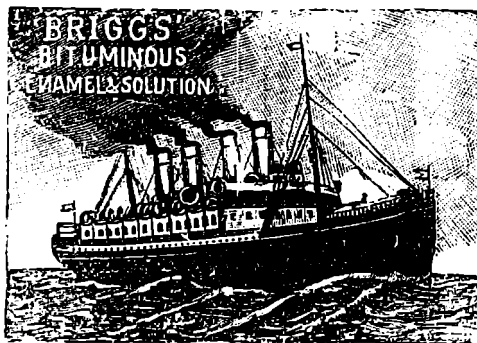
Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
 Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
 Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
 ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

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

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



Emaljen
 paalægges varm - 110°
 tyk - paa alle saedanne
 indvendige Steder i Ski-
 bet, der ere udsatte for
 hurtig Tæring, f. Eks.
 Nærheden af Ked-
 lerne etc.
Solutionen
 paalægges kold ligesom
 Farve.
 Meget økonomisk for
 Lasterom, Bunkers og
 Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

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

Jagt „Enigheden“

30 Reg. Tons Netto, laster
 1,300 ctn. d. w., godt vedlige-
 holdt, beliggende Kjøbenhavn
 er til Salg ved Henvendelse
 til

C. Møller & Søn,
 Skibsmæglere.
 Nyhavn 10.

Forstædernes Broffabrikker
 Prima Rugbrød
 til
 Skibsprovantering.
 Telefon 4922

J. Melander,
 Telf. Blikkenslager. 28762
 Alt Skibsarbejde udføres
 Lille Strandstræde 3.

Th. Lang,
 Smede- og Maskinværksted
 Gasværkshaven.
 Fabrik for selvsmærende Lossenhjul.
 Telf. 29,779 y.

Brugte Frimærker købes. Alle
 Slags udenlandske Frimærker
 samt Frimærkesamlinger kø-
 bes. Omgaaende kontant Af-
 regning. Hans Skovgaard, Fri-
 mærkeforretning, Esbjerg.

Husk
Petersen-Faxe's
 Herreekvipering
 Kjøbenhavn.

Jagt til Salg.

Da jeg paa Grund af min
 høje Alder vil ophøre at sejle,
 agter jeg at sælge min vel-
 udhalede Jagt, der er 18,1
 Netto-Register Tons. Jeg har
 i en Aarrække haft fast Fart
 for Jagten, og en eventuel
 Køber vilde sikkert kunne
 gøre Regning paa at beholde
 denne Trade, hvis han ønsker
 det.

Nærmere ved Mægler Carl
 Hassager.

Randers, den 7. Marts 1908.

H. P. Wulff,
 Skibsfører.

VIKING" MELK
 USUKRET
 Fuldkomneste form af condensøret melk.
 NEW YORK STAMP. FABR. AARNA.

Skibsførere og Styrmand,

hvis Skibe befarer Atlanterhavet, og som kunne ønske
 velvilligst at foretage meteorologiske Observationer for
 det danske meteorologiske Instituts nautiske Afdeling,
 bedes henvende sig til Afdelingschefen, Kaptajn C. J.
 Hansen, paa Met. Institut i Grønningen hver Dag Kl.
 10-3.

Til Skibsbrug

anbefales:

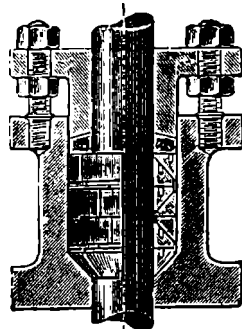
Carlsberg

Pilsner
 Lagerøl
 Porter
 Exportøl
 Skattefri, lys og mørk
 Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47.

Telefon 4980.



Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts
 selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
 Stoppehæser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
 Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.
 Bureau: Kjøbenhavn K.
 Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Chr. Holm
 Skibshandel
 Frederikshavn.

Bedste og billigste Provantering
 paa Pladsen.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
 skibe, indgivet ved Damp-
 kran. Hurtig Ekspedition.
 Tilbud paa Opgravning af
 tilsandede Havne gives.
 „S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
 131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal
 Træffes 12-2, 8-9 Aften. Søndag 10-11
 Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3

Berg & Larsen

(forhen Martin Nielsøn)

Skibsprovantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

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

Palle Sørensen Eff.
 Selvtorvet 4.
 Telf. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
 Brillor, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
 Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 26. Marts 1908.

Fra Det forenede Dampskibsselskab er den 20. ds. udgaaet følgende Meddelelse:

»Kaptajn i Marinen, fhv. Governør i Vestindien, C. M. T. Cold, er af Bestyrelsen for Det forenede Dampskibsselskab antaget som administrerende Direktør for Selskabet. Kaptajn Cold tiltræder sin Stilling, efter at Selskabets aarlige Generalforsamling, der afholdes den 2. April d. A., har fundet Sted. Direktør Kronman vil fremdeles vedblive at være 2. Direktør, ligesom Direktørerne Larsen og Høst forbliver i deres hidtilværende Stillinger.»

Den 1. September 1905 overtog Admiral A. de Richelieu Formandshvervet i Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse efter Professor Torp og den øverste administrative Ledelse af Selskabet efter Direktør Brandt. Denne dobbelte Stilling, der i sig selv tilvisse kunde lægge fuldt Beslag paa en fremragende Mands fulde Evner og Kræfter, blev yderligere besværliggjort ved de vanskelige Forhold, i hvilke D. F. D. S. paa det Tidspunkt befandt sig, og Admiral Richelieu og Selskabet med ham understregede med al fornøden Tydelighed det ekstraordinære i Situationen ved straks at betone, at Overtagelsen af Posten som administrerende Direktør kun var foreløbig. Det gjaldt om ufortøvet at bringe Klarhed og Ro i Forholdene, og Richelieu paatog sig Hvervet med det angivne Forbehold. Og som det senere viste sig, forvaltede han det med en Uegennytte, der gav sig et saare haandgribeligt Udslag deri, at han gav Afkald paa hele den med Direktørposten forbundne meget betydelige Indtægt til Fordel for Selskabets Funktionærer.

Den »foreløbige« Ordning kom imidlertid til at strække sig over halvtredje Aar, og vi er tilbøjelige til at tro, at den maaske vilde have strakt sig en Del længere, saafremt Admiralens Helbred havde tilladt det. Allerede længe har det dog været en bekendt Sag, at Richelieu saa sig nødsaget til at opgive det kolossale Arbejde, der er forbundet med Varetagelsen af Selskabets øverste Administration, og Resultatet af denne Beslutning foreligger allsaa nu i den ovenfor gengivne Meddelelse.

Om Admiral Richelieus Virksomhed i den forløbne Tid har den danske Presse kun udtalt sig rosende, og den Opfattelse, der ligger til Grund herfor, kan vi forvort Vedkommende et meget langt Stykke slutte os til. Der blev bragt Klarhed i Selskabets finansielle Stilling, der blev skaffet Ro udadtil ved besindig Forhandling med Skibsfartens Stormagter, og Forholdet til Handelsstanden blev et andet og bedre, hvad der visseilig nok kunde tiltrænges. Ogsaa indadtil blev Richelieus Virksomhed af stor Betydning: til Eksempel vil Selskabets Førere have Grund til med Tak at mindes, at han ved flere Lejligheder har ydet dem en virksom Støtte til Opretholdelse af Førerens Stilling og Myndighed om Bord.

Paa den anden Side vil dog sikkert Admiral Richelieu være den sidste til at bestride, at det Omslag i Selskabets Stilling, der fulgte saa hurtig i den ny Ledelses Spor, ogsaa for en Del skyldes Konjunkturerne og — hvorfor ikke sige det rent ud — tillige Forgængerens kraftige Haand. Det forenede Dampskibsselskab skylder endnu den Dag i Dag Jacob Brandt Tak for

mangt og meget, og Sporene af hans Virksomhed lader sig ikke udslette fra det ene Aar til det næste.

Ogsaa i Richelieus Tid har der vel været Forhaabninger, der glippede, og Spekulationer, der til en vis Grad slog fejl, og skønt der ikke heri ligger noget som helst, der blot kunde rokke de Fortjenester, Admiral Richelieu har indlagt sig ved sin Administration, saa bør det dog nævnes paa en Tid, hvor det hele Land synes at mene, at alt, hvad Richelieu rørte ved, blev til Guld.

Om Direktør Cold, der nu overtager Selskabets Ledelse, synes Meningerne at kunne sammenfattes i meget faa, men til Gengæld saare vægtige Ord. Han medbringer fra Østasiatisk Kompagni et indgaaende første Haands Kendskab til de forskellige Sider af den praktiske Skibsfart, og fra sin Virksomhed som Governør i Vestindien et glimrende Vidnesbyrd om Administrationstalent og utrættelig Energi.

Og paa dette Grundlag bør Det forenede Dampskibsselskab og dansk Skibsfart have Lov til at bygge betydelige Forventninger.

Ved den i Tirsdags afholdte Generalforsamling i Dampskibsselskabet af 1896, fremsatte den korresponderende Reder, Konsul Johan Hansen, om Spørgsmaalet om Afskrivninger for Dampskibe de nedenfor gengivne Betragtninger, der sikkert vil kunne paaregne en betydelig Interesse.

Spørgsmaalet om Afskrivninger for Dampskibene har paany været fremført fra forskellige Steder. Jeg skal i den Anledning udtale, at naar man anlægger den samme Maalestok for Dampskibsselskaber som for andre Foretagender, da er dette urigtigt. Det siges, at det er begrebsforvirrende og irrationelt at tage fra Afskrivningsfondet de Beløb, der benyttes til Klassifikationer og eventuelle Tab paa Havarier. De Smaabeløb, der repræsenterer Tabene paa Havarier, kan der maaske disputeres om, men for Klassifikationernes Vedkommende er akkurat det modsatte Tilfældet af, hvad der fremføres. Disse Klassifikationer drejer sig nemlig for ældre Skibes Vedkommende om ofte ret store Beløb. I et af mine Selskaber er der paa et enkelt Skib anvendt Kr. 65,000 til Klassifikation og ny Kedler. Det er jo givet, at hvis et saadant Beløb skulde fradrages i det enkelte Skibs Drift, vilde denne ganske simpelt vise et betydeligt Minus og aldeles ikke give noget korrekt Billede af hvad Skibet havde tjent. Afskrivningsfondet benævnes jo udtrykkeligt i Lovene. Reserve- og Fornylsesfond, og det er jo med dette for Øje, at der overhovedet afskrives paa Skibene. Hvis et Dampskibsselskab ikke skal sygne hen i Løbet af et vist Antal Aar, maa det stadig læges i Betragtning, at de skiftende Konjunkturer indenfor Skibsfarten spiller en meget væsentlig Rolle. Vilde man nu konsekvent gennemføre hvert Aar at afskrive 5 pCt. af Skibets Byggeværdi, vilde dette jo i Principet være ganske fortræffeligt — endnu fortræffeligere vilde det overhovedet være, om man kunde afskrive alt hvad der tjentes — men Spørgsmaalet var kun, om Aktionærerene ogsaa vilde være tilfredse dermed. 5 pCt. af Skibenes Byggeværdi betyder jo, at Skibene i Løbet af 20 Aar regnskabsmæssigt set vilde være lig Nul, medens de under de Konjunkturer, vi ved forskellige Lejligheder har set, udmærket godt i Realiteten kunde have en Værdi af maaske 50 pCt. af deres Byggeværdi. Selv om man maatte gaa ud fra, at der ved 20 Aars Alderen maa foretages større Reparationer, saa vilde et saa ideelt Regnskab stemme saa lidt med de faktiske Forhold, at jeg ikke kan indse, der vilde være nogen Glæde derved. Hovedsagen for mig er, at der i Aarenes Løb afskrives saa meget paa Skibenes Byggeværdi, at Sel-

skabet til Stadighed er solvent, d. v. s. at Skibene vilde kunne sælges, ganske vist ikke ved Tvangsauktion, men efterhaanden realiseres, uden at nogen led noget Tab, og at Aktionærerne kunde opnaa en lille Fortjeneste, men det forudsætter ogsaa, at Aktionærerne i Aarenes Løb har haft et rimeligt Udbytte af deres Penge, thi det er givet, at hvad der lages af Udbyttet og henlægges til Amortisationsfondet jo i første Række gaar ud af Aktionærernes Lomme, og et Aktieselskabs Opgave kan dog ikke være at udbetale Aktionærerne et minimalt Beløb i Udbytte og muligvis en Gang ved Realisation at kunne skaffe dem deres Penge halvanden Gang tilbage eller mere. At det i en længere Aarrække, naar Resultaterne har været daarlige, er forkert at udbetale saa godt som alt til Aktionærerne og kun henlægge rent minimale Beløb, skal jeg gerne indrømme, men Hovedsagen er jo ikke om der det enkelte Aar afskrives lidt mere eller mindre, men derimod om der i Løbet af de Aar, hvor Selskabet har eksisteret, gennemsnitlig er afskrevet hvad der maa anses for forsvarligt.

Hvorfor udpeger Nordisk Skibsrederforening sine Agenter blandt Mæglerfirmaer?

Den i forrige Nummer af Bladet indeholdte Notits angaaende dette Spørgsmaal har været forelagt Bestyrer Jantzen i Nordisk Skibsrederforening, der i den Anledning har gjort gældende, at det ofte er vanskeligt at finde passende Agenter udenfor Mæglernes Kreds, fordi der kræves netop en saadan særlig Indsigt og Erfaring, som i Reglen kun en Mægler vil være i Besiddelse af. Spørgsmaalet har gentagne Gange været drøftet af Lokalbestyrelsen, men man har ikke ment for Tiden at burde gøre nogen Forandring i de bestaaende Forhold. Foreningen indlader sig som Regel ikke paa at anbefale den ene Mægler fremfor den anden; men det er hændt, at Mæglere (baade Foreningens Agenter og andre) har refereret til Foreningen, som da har givet Rederen Oplysninger om vedkommende Mæglerfirmas Respektilitet og Paalidelighed. Hvis Foreningen fortrinsvis vilde søge sine Agenter i andre Forretningskredse end Mæglernes, vilde lignende Besværinger med ligesaa megen eller ligesaa liden Grund kunne fremføres fra de paagældendes Konkurrenters Side.

Sundhedseftersyn ved Gennemsejlingen af Dardanellerne. Den svenske Gesandt i Konstantinopel, som varetager Danmarks Interesser i Tyrkiet, har indberettet til Udenrigsministeriet, at i Følge kejserlig Befaling skal det Reglement, som tilstaar Skibe, der fra Middelhavet agter at gennemsejle Dardanellerne, Lettelser ved Sundhedseftersynet, ogsaa finde Anvendelse i Kavak paa Skibe kommende fra Sorte Havet. Som Følge heraf kan Sundhedseftersynet for sidstnævnte Skibes Vedkommende efter Kaptajnens Ønske foregaa enten om Bord eller i Land. I førstnævnte Tilfælde skal vedkommende Karantænebetjent i en af Stationens Damphaade begive sig om Bord i Skibet.

Gesandten tilføjer, at dette sidste vil være en stor Lettelse for de gennemsejlende Skibe, idet de nu er fritaget for i haardt Vejr og stærk Strøm selv at sætte en Baad i Land.

Arbejdsforholdene i Spezia. I Følge Beretning til Udenrigsministeriet fra den danske Konsul i Genua (dat. Februar 1908) blev Arbejdet i Havnen i Spezia genoptaget d. 14. s. M., idet Arbejdsgiverne og Arbejderne har indgaaet en Overenskomst, gældende for 5 Aar.

Overenskomsten gaar ud paa, at indtil Havnens Udvidelse er tilendebragt, hvilket ventes at ville ske i Løbet af kort Tid, maa kun 5 Dampere paa én Gang losse i Havnen, hvoraf 4 ved Kajen og 1 ved Bøje inde i Havnen.

For de Dampskibe, der ligger paa Reden, kan Overliggedagspenge ikke beregnes; de kommer ind i Havnen efterhaanden efter en vis Nummerfølge, som ordnes af Havnekontoret, og derefter beregnes deres Losningstid.

Havneforhold i Odessa. Konsulalet i Odessa har indberettet til Udenrigsministeriet, at Havneforvaltningen dersteds d. 24. Januar d. A. har truffet en Bestemmelse, i Følge hvilken alle fremmede Dampskibe, der løber ind i Odessa Havn fra 1. Februar d. A. skal være forpligtet til om Natten at have mindst 2 Vægttere om Bord; Lønnen for Vægtertjeneste er fastsat til Rubler 2,50 pr. Mand for hver Nat.

Ny Dampskibsroute. Bergen, d. 24. Marts. (Ritz. Bur.). Tilsynskomiteen for Bergen Banen holdt i Gaar et Møde, hvor Trafikdirektøren meddelte en Del Oplysninger angaaende Planen om at tilvejebringe en Ekspresroute Storbritannien—Bergen—Kristiania—Stockholm—Finland—St. Petersborg. Spørgsmaalet har været drøftet paa den internationale Rutekonference i Wien i December Maaned og vil blive genoptaget til Forhandling paa Rutekonferencen i Juni Maaned d. A. Spørgsmaalet omfattes med betydelig Interesse fra forskellige Sider, navnlig havde Repræsentanten for Finland interesseret sig stærkt for Tankens Virkeliggørelse.

De norske Islands Ruter. Det »Bergenske« og det »Nordenfjeldske« Dampskibsselskabs Islands Ruter er nu i Følge norske Blade foreløbig bestemt. »Nordenfjeldske«s Baade skal udgaa fra Trondhjem og anløbe Kristiansund og Aalesund, medens »Bergenske«s Baade skal udgaa fra Bergen, saaledes at Ruterne kan medtage de flest mulige Anløbssteder vekselvis. Naar Ruterne skal begynde er endnu ikke bestemt. Der vil blive sat 3 à 4 Baade i Gang tilsammen fra begge Selskaber.

Fra Aalborg skrives til os d. 21. ds.:

Da der igennem Mæglerfirmaet Holm & Wonsild, Kjøbenhavn, skal være afsluttet Cement fra Aalborg til Kjøbenhavn til en Fragt af 32½ Øre pr. Td. eller 180 Kilo i Sække, finder vi os foranlediget til at oplyse ærede Kolleger om, at de vil være bedre tjent med at henvende sig til Aalborg Mæglere, da der her ikke er sluttet under 40 Øre til Kjøbenhavn.

Med Tak for Oplagelsen.

J. P. Hansen,

Gaalse »Peder«, Fakse.

J. P. Nilssen,

Skonnert »Skibladner«, Rødvig.

A. C. Christensen,

Skonnert »Thea«, Odense.

Reddet Skibsbesætning. Berlin, d. 21. Marts. »Berl. Lokalanz.« meddeler, at Hamburg—Amerika Liniens Damp »Vandalia« paa Højden af Lissabon har taget fem skibbrudne franske Matroser om Bord, som den danske Damp »L. H. Carl« havde reddet fra deres synkende Skib.

Kystfarten paa Kanada. Ved en »Order in Council« af 17 Januar 1908 forbeholdes Kystfarten mellem kanadiske Havne fra d. 1. Januar 1909 udelukkende britiske Skibe.

(Medd. fra Udenrigsministeriet.)

Skoleskibet »Viking« er i Følge Meddelelse fra Rederiet sluttet for en Ladning Salpeter fra en Havn i Chile til Kontinentet eller Østkysten af England.

Skibets Adresse vil blive bekendtgjort, naar Skibet ankommer til Taltal, som anløbes for Ordre.

Det forenede Dampskibsselskab.

D. F. D. S. har den 24. ds. udsendt Aarsberetning og Regnskab for Aaret 1907, af hvilket her gengives følgende:

Selskabets Flaade bestod ved Udgangen af 1907 af 125 Dampskibe (heri indbefattet 8 Bugsefartøjer), 1 Depotskib, 12 søgaaende Lægtre samt 29 dækkede Træpramme med en samlet Brutto Register-Tonnage af 157,633 Tons.

Selskabets Aktiekapital er ikke forandret siden sidste Regnskabsafslutning, men er vedblivende 25,000,000 Kr.

Selskabets Regnskab for det forløbne Aar udviser et Netto Overskud af Kr. 3,290,584.77, hvoraf det foreslaas at afskrive paa Materiellet Kr. 1,632,077.07. Af det overskydende Beløb, Kr. 1,658,507.70, udbetales i Følge Statutterne: 10 pCt. Tantieme til Bestyrelse, Direktion og Personale, Kr. 165,850.77. Det derefter udkommende Beløb, Kr. 1,492,656.93, udgør i Forbindelse med Saldoen fra forrige Aar, Kr. 138,705, ialt Kr. 1,631,361.93, hvoraf det foreslaas at afskrive paa den i Følge Generalforsamlingsbeslutning af 24. Oktober 1905 oprettede »Konto for Rute-Etablering og ekstraordinær Afskrivning« Kr. 339,000 samt at udbetale 5 pCt. i Udbytte, 1,250,000 Kr., hvorefter der bliver at overføre til næste Aar Kr. 42,361.93.

Aaret 1907 har, ligesom de nærmest foregaaende Aar, for Selskabets Vedkommende overvejende slaat i Fredens Tegn; det tidligere indledede venskabelige Samarbejde med andre Dampskibsselskaber er blevet fortsat uforandret, og en Del gammel skadelig Konkurrence er bleven bilagt. Selskabet har, for at imødekomme Handelsstandens Ønsker, atter udvidet sit Forretningsomraade, og Flaaden har, som omtalt ovenfor, erholdt en ret betydelig Forøgelse, saaledes at Selskabet i ringere Omfang end Aaret forud har behøvet at fragte fremmed Tonnage for at møde de Krav, Driften stillede.

Den nordamerikanske Fart er drevet paa den i forrige Aarsberetning bebudede Maade, og Passagerfarten mellem Skandinavien og New York har i Aarets Løb taget et stort Opsving. Den i Aarets første Halvdel indtraadte store Havnearbejder-Strejke i New York virkede i lang Tid forstyrrende paa Resultatet af denne Fart.

Sydamerika er i det forløbne Aar for første Gang lagt ind under Selskabets Omraade, idet der i Maj Maaned med den nybyggede Damp »Pennsylvania« aabnedes en regelmæssig Fart mellem Buenos Aires og danske Havne, som foreløbig drives med en Afgang c. hver 6te Uge.

De europæiske Ruter er drevet væsentlig i samme Omfang som tidligere. Østersømarkedet har vel gennemgaaende været noget fastere end i 1906, men de alvorlige Arbejderuroligheder, som Hamburg og navnlig Antwerpen har været hjemsogt af, har selvfølgelig ogsaa virket uheldigt paa vor Besejling af disse Pladser. Levantfarten er som tidligere drevet med maanedlig Sejlsads, men har i Slutningen af Aaret lidt under Følgerne af Kornudførselsforbudet.

Eksportruterne har, taget under Et, givet et tilfredsstillende Resultat; den i sidste Aarsberetning omtalte Koncentration af Trafiken paa enkelte Havne synes at fortsættes.

Den indenlandske Fart udviser en stadig Forøgelse af den transporterede Godsmængde, medens den daarlige Sommer forårsagede en noget formindsket Personbefordring.

Lægtetraffiken, til hvilken yderligere Materiel er anskaffet, befinder sig stadig i god Udvikling, og Lægtetrafikens Materiel har været stærkt efterspurgt.

Farten paa Færøerne og Island viser vedvarende Fremgang og har nydt godt af den i forrige Aarsberetning omtalte Erhvervelse af Islandspladsen. Spørgsmaalet om en Omordning af den subventionerede Rutesejlsads venter endnu paa sin endelige Afgørelse.

Den usædvanlige Højde, som Kulpriserne særlig i Nordengland, naaede i Løbet af Sommeren 1907, har paaført Selskabet en betydelig Ekstraudgift. For 1908 er Udsigterne i saa Henseende nu lysere, end man ved Aarets Udgang havde kunnet vente.

Selskabet arbejder vedblivende paa at udvikle Passagertraffiken med sine Baade, og Nybygningerne »Kong Haakon« og »Dronning Maud« sætter sig utvivlsomt mere og mere fast i Publikums Gunst.

Burmeister & Wain.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeri har udsendt sin Beretning for 1907.

I Beretningen hedder det bl. a.:

Bestyrelsen sluttede sin forrige Beretning med de Ord, at hvis Selskabet fritages for Arbejdsstandsninger eller andre Kalamiteter, vil 1907 forhaabentlig blive et godt Aar.

De saaledes nærede Forhaabninger skulde desværre blive bittert skuffet, thi det forløbne Aar har for Selskabet været opfyldt af en Række saa alvorlige Kalamiteter — derunder ogsaa Arbejdsstandsninger — at det lyse Billede, der frembød sig ved Aarets Begyndelse, blev ganske formørket. Den 9. Marts udbrød en Tømmer-Strejke, omfattende alle Værftets Skibstømrere, og for hurtigst at faa Ende paa denne Arbejdsstandsning dekreterede Arbejdsgiverforeningen Lock-out fra d. 13. April for alle Værftets Arbejdere.

I 20 Dage laa Værftet derefter helt stille — midt i den bedste Reparations-Periode — hvorved der paaførtes Selskabet ikke alene et stort, direkte Tab, men der bragtes alvorlig Forstyrrelse ind i den hele Arbejdsplan, saa Skibenes Allevering forsinkedes. Dette virkede dobbelt føleligt, fordi Værftet laa inde med saa mange og store Arbejder, at disses Færdiggørelse maatte foregaa under et Højtryk, der i høj Grad fordyrede Driften, ikke alene paa Skibsværftet, men ogsaa paa Maskinfabrikken.

Endelig indtraf en Række alvorlige Uheld, dels ved Skoleskibet »Viking«s Kæntring d. 19. Marts, dels ved fejle Konstruktioner og Kalkulationer paa andre Nybygninger og større Skibsreparationer, saaledes at der paaførtes Selskabet saa store Tab, at Bestyrelsen fandt sig foranlediget til ved en Meddelelse til Offentligheden den 18. Oktober f. A. at gøre Aktionærerne bekendt med, at Aars-Resultatet vilde blive paavirket af disse Forhold, der ogsaa foranledigede Skibsbygnings-Direktor K. G. Meldahls Afgang fra Selskabets Tjeneste.

En stærk Stigning har fundet Sted i Drifts-Udgifterne, langt højere end i noget tidligere Aar. Aarsagen er dels det meget forøgede Arbejde, der er præsteret, dels de abnorme Kulpriser. Da Driften af Maskinfabrikken er gaaet Nat og Dag, virkede Stigningen i Kulprisen dobbelt føleligt, og Merudgiften alene udgør c. 125,000 Kr.

Hvad Selskabets Virksomhed iøvrigt angaar, da har Maskinfabrikken været fuldt optagen og har haft store Arbejder under Udførelse. Resultatet har været godt, men er dog paavirket af de ekstraordinære store Drifts-udgifter.

Centrifugefabrikationen har haft en Del Vanskeligheder af forskellig Art at kæmpe med, men disse Forhold er nu alle i Orden, og Udsendelsen af de ny Centrifuger paabegyndes nu.

Diesel-Motorerne har været meget stærkt efterspurgt, og det har været vanskeligt at tilfredsstille Efterspørgslen. De har givet et smukt Udbytte.

Forretningen med Smedegods var god i første Halvdel af Aaret, men Markedet blev trykket hen paa Efteraaret. Staalværket blev paabegyndt en Del senere end beregnet og kan derfor først ventes færdigt til Efteraaret. Det vil sikkert støtte Afsætningen af Smedegods og forøge denne.

Selskabets Omsætning viser en Stigning af 1 Mill. Kr. mod Aaret forud.

Aaret begyndte med en samlet Styrke af 2,528 og endte med 2,936 Funktionærer og Arbejdere.

Hvad Udsigterne for indeværende Aar angaar, da er alle Afdelinger optaget fuldt ud til ind i 1909, og de dalende Priser for Materialer vil for en stor Del komme de Arbejder til Gode, der haves under Udførelse.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ¹⁰⁰⁷, afsagt den 14de Marts 1908. Firmaet Robert Slomann jun., Hamburg, mod Firmaet C. K. Hansen, Kjøbenhavn, som Repræsentant for Firmaet A. Coker & Co. i Liverpool.

Firmaet A. Coker & Co. i Liverpool sendte i Maj 1907 det af dem lidsbefragtede Dampskib »Cygnus« til Hamburg for dér at indlade Sukker til Liverpool. Citanterne, Firmaet Robert Slomann jun. i Hamburg blev antaget som Mægler og Klarer for Skibet. De sørgede paa dettes Vegne bl. a. for Lastens Stuvning ved dertil af dem antagne Folk. Desuden antog de en særlig »Tæller« til at kontrollere Antallet af de indladede Sække.

Ved Skibets Ankomst til Liverpool manglede der, efter hvad de Indstævnte gør gældende, 19 Sække.

Da Citanternes Regning blev præsenteret Coker & Co. forlangte disse deri afkortet dels Lstr. 4.16.6, idet Stuverne — Tælleren ikke medregnet — var betalt med 65 Pf. pr. Ton, medens Coker & Co. mente, at 60 Pf. svarede til de i Certepartiet belignede »currents rates«, dels Lstr. 24.18.0, for de manglende 19 Sække, idet de mente, at denne Mangel skyldtes en Fejltælling fra »Tælleren« Side, og at Citanterne maatte staa inde for denne af dem engagerede Mand.

Da Forhandlingerne imellem Parterne ikke førte til noget Resultat, lod Citanterne den 21. November 1907 for de omtvistede Lstr. 29.14.6 eller Kr. 546.05 foretage Arrest i en Fordring, hvis Størrelse da ikke kunde opgøres, men som Firmaet A. Coker & Co. havde paa Firmaet C. K. Hansen i Kjøbenhavn. Ved Stævning af 26. s. M. har Citanterne i Henhold til Plakat 30. Novbr. 1821 indstævnt nævnte Firma til at høre Arresten stadfæstet og Citanterne kendt berettiget til for det nævnte Beløb med Renter, Arrestomkostninger Kr. 27.66 og Sagens Omkostninger at gøre Udlæg i, hvad Indstævnte maatte ligge inde med for Coker & Co.

De Indstævnte har under Sagen paa Coker & Co.s Vegne fremsat Tilbud om at betale Lstr. 9.18.0 i Anledning af, at de, efterat seks af de manglende Sække senere er skaffet til Veje fra Hamburg, har faaet en Ordning med Ladningsmodtagerne, hvorefter de kun skulde erstatte dem Lstr. 15, men de har iøvrigt paastaet Arresten ophævet og sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De har ved Siden heraf, hvad foran er anført, gjort gæl-

dende, at det er ganske usikkert, om Coker & Co. overhovedet har noget Beløb tilgode hos dem, da deres Mellemværende endnu ikke er endelig opgjort.

Ligesom denne sidste Omstændighed nu ikke vil kunne hindre Arrestens Stadfæstelse, saa maa det ved de under Sagen fremlagte Erklæringer betragtes som tilstrækkelig godtgjort, at den sædvanlige Betaling (»current rate«) for Stuvning af Sukker i Hamburg paa den paagældende Tid har været den af Citanterne forlangte.

Hvad dernæst det andet omtvistede Beløb angaar, kan der heller ikke med Hensyn til dette gives Citanterne Medhold. En Mægler kan ikke uden særlig Aftale være ansvarlig for Fejl, der uden hans Skyld maatte begaaes af den af ham paa Skibets Vegne antagne Tæller, hvis Hvervs Udførelse han i Almindelighed er ude af Stand til at kontrollere, og han vil navnlig ikke kunne være ansvarlig, naar det ikke er bevist, at den forefundne Manko skyldes Fejl fra Tælleren Side. I nærværende Tilfælde er der aldeles intet oplyst om, hvor omhyggeligt Tællingen er foregaaet ved Udlosningen i Liverpool, og det er saaledes meget muligt, at den endnu tilstedeværende Uoverensstemmelse i Sækketallet aldeles ikke skyldes Fejltælling i Hamburg. Selv om Citanterne, som af Indstævnte hævdede, maatte have savnet Bemyndigelse til paa Skibets Regning at antage en Tæller til at udføre det i Almindelighed Skibets Mandskab paa hvilende Arbejde med Tællingen, vilde dette højst kunne medføre, at de ikke kunde debitere de Indstævnte for Udgifterne til Tælleren, men det vilde ikke kunne føre til noget andet Resultat med Hensyn til de her under Sagen omtvistede Beløb; Retten maa forøvrigt efter det foreliggende gaa ud fra, at Tælleren Antagelse er sket med Samtykke af Skibets Kaptajn, da denne uden Bemærkning har paataget den af Tælleren indgivne Regning.

Citanternes Paastand vil herefter i sin Helhed være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. ¹⁰⁰⁸, afsagt den 14de Marts 1908. Fm. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen af Kjøbenhavn som Repræsentant for Dampskibet »White Sea«.

Paa Rejse fra Newcastle til Pillau med en Ladning Kul grundstødte Dampskibet »White Sea« af London d. 9. November 1907, Kl. c. 9 $\frac{1}{2}$ Em. paa Kysten tæt NV. for Hornbæk Havn. Skibet, der er bygget i 1904 og maalet 1,222 Netto Reg.-Tons, gik før Grundstødningen med 8 Knobs Part. Dets Dybgaaende var 17 Fod 10 Tom. for og 18 Fod 2 Tom. agter. Vind og Sø var rolige, Luften diset. Først c. 5 Minuter før Grundstødningen, opdagede man fra Skibet Land lige i Nærheden; Roret lagdes da haardt Styrbord og Skibet drejede hurtigt, men stødte paa Grund og kom til at ligge med Forstævnen i Retning Ø. til S. Ved Arbejde med Maskinen og ved at føre et Anker ud søgte man forgæves at komme af Grunden, men Trosserne — en 2 $\frac{1}{2}$ Tom. Staalrosse og en 6 Tom. Manillatrosse — sprang, og Skibet rørte sig ikke. Ved Midnatstid ankom Dampskibet »Bien« fra Helsingør og afsluttede paa Fm. Z. Svitzers Vegne Bjergningskontrakt med »White Sea« paa sædvanlige Belingelser, herunder at Bjergelønnen skulde fastsættes af nærværende Ret paa Grundlag af de danske Retsregler.

Kl. 2⁰⁰ Fm. kom Bjergningsdamperen »Kattegat« fra Kjøbenhavn til Assistance, den lagde sig i Spænd for 120 Favne Kæde, førte en Staalslæber om Bord i »White Sea« og begyndte Kl. c. 5 sammen med »Bien« at slæbe med fuld Kraft, men da Skibet, hvis egen Maskine stadig bakkede, efter flere Timers Arbejde ikke rørte sig, bestemte man sig til at kaste over Bord af Ladningen, og fra Kl. 10 Fm. kastedes der i Løbet af Dagen af Skibets egen Besætning og Hornbæk Bjergelav c. 150 af de om Bord værende c. 2,800 Tons Kul over Bord.

Ved Dykkerundersøgelse viste det sig, at Skibet stod paa en Stenrose, med Agterskibet hvilende paa en stor Sten og med flere større Sten ved Siden.

Efter Dykkerundersøgelsen begyndte Slæbningen paa ny; hen paa Eftermiddagen, Kl. 4¹/₂, kom Bjergningsdamperen »Skandinavien« til Stede og gav sig til sammen med »Kattegal« at slæbe i Stedet for »Bien«.

Kl. c. 10 Em. begyndte Skibet at glide agter over under stadig Medvirkning af dets egen Maskine.

Herved blev »White Sea«s Skruer indviklet i »Kattegal«s Slæber, der maatte frigøres ved Dykkerens Assistance, hvorved Arbejdet sinkedes et Par Timer. Ved Eftertiden var Skibet flot og ankrede op for Natten. Ved Grundstødningen var Nr. 2 Tank bleven fyldt med Vand, men iøvrigt havde Skibet uden Brug af Pumperne, holdt sig læns, idet de andre Tanke kun lekkede en Ubetydelighed, c. 1/2 Tom. i Timen. Kl. 8 Fm. gik Skibet ind til Espergærde, hvor nærmere Dykkerundersøgelse fandt Sted. Ved denne konstateredes ret betydelige Bundskader, nemlig en Mængde Buler og sprængte Nagler, ligesom der mellem Pladerne fra Kedelrummet og 60 Fod forefter flere Steder var Aabninger paa c. 1 Tomme.

Ved Stævning af 7. Januar d. A. til Firmaet C. K. Hansen, der har paataget sig at tilsvare den skyldige Bjergeløn, har nu Bjergningsentreprisen indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter samt Sagens Omkostninger.

Det er in confesso, at de bjergede Værdier har udgjort for Skibet Kr. 280,000 og for Fragt og Ladning Kr. 37,000, ialt Kr. 317,000 Kr., og at Vind og Sø var saa godt som stille under hele Bjergningen, samt at Vejrforholdene ogsaa holdt sig ret rolige den følgende Dag. Værdierne af de tre Bjergningsdampere har Citanterne ansat til c. 1/4 Mil. Kr.; de Indstævnte har anket over, at Ladningen blev kastet over Bord, og at der ikke skaffedes Læglere eller Baade til Stede.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder paa den ene Side Værdierne af det Bjergede og Bjergernes Materiel, Skibets Stilling, dets svage Bygning og ret betydelige Beskadigelser, og paa den anden Side de meget gunstige Vejrforhold, den ringe Fare for Bjergerne og Skibets egen Medvirkning, maa Retten anse en Bjergeløn af Kr. 20,000, med Renter for passende, inklusive Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 16/1908, afsagt d. 18. Marts 1908. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn for Dampskibet »Pacific«.

Paa Rejse fra St. Petersborg til Rotterdam med en Ladning Træ havde Dampskibet »Pacific« af Hull den 17. Oktober 1907 udfor Helsingør et Sammenstød med en anden engelsk Damper »Ranza«, hvorved den første Damper fik saa store Beskadigelser, at den om Bord værende Lods lod den sætte paa Grund tæt Syd for Helsingør. Skibet kom til at staa med Stævnen SV. til S. omtrent langs med Land med c. 12^o Slagside ud mod Søen, kun nogle faa Hundrede Alen fra Land paa Sandbund. Vandet stod agter om Bagbord c. 6' over Dækket, og Maskinen, Agterlast og Kahyt var fyldt med Vand.

Op paa Formiddagen kom Em. Z. Svitzers Bjergningsdamper »Hertha« til Stede, Bjergningskontrakt afsluttedes paa sædvanlige Betingelser, herunder at Bjergelønnen skulde fastsættes af nærværende Ret paa Grundlag af de danske Retsregler.

I de følgende Dage kom 3 andre af Entreprisens Bjergningsdampere til Stede med 5 Læglere for at være behjælpelige med Bjergningen.

Paa Grund af de urolige Vejrforhold paabegyndtes Bjergningsarbejdet først d. 18. Oktober. Samtidig med, at der forfærdigedes en 7' lang og 4¹/₂' bred Platform til Anbringelse udenbords over Kollisionsskaden, paabegyndtes Losningen af Dækslasten, der bestod af 460 Standard Træ, hvoraf dog en Del var skyllet over Bord,

over i Læglerne. Losningen fortsattes uafbrudt til den 26. Oktober, i det hele under gunstige Vejrforhold, og der var gennemgaaende 30 Mand fra Land beskæftiget dermed.

Den 23. Oktober satte »Herthas« Dykker Platformen paa udenbords, og samme Dag paabegyndtes Tætningen af Lugerne, efter at saa meget af Dækslasten var bragt bort, at man kunde komme til. Den 26. Oktober, efter at Tætningen var fuldført, blev Pumpningen paabegyndt og »Pacific« løftedes derved op, saa at den kom klar af Grunden; hen paa Eftermiddagen kom den flot. Den 27. Oktober blev »Pacific« slæbt ind til Kjøbenhavns Inderred, hvor det ved Dykkerundersøgelse af Bunden viste sig, at Slingrekølen under Maskinrummet i en Strækning af c. 5' var bøjet c. 4" op efter, og at Rorlaasen, der var af Træ, var beskadiget, medens der ellers ikke fandtes synlige Bundskader.

Citanterne har derefter indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter, til hvilken Paastand de Indstævnte har sluttet sig.

Sagens Omkostninger paastaar begge Parter sig tilkendt. Der er Enighed mellem Parterne om at ansætte de bjergede Værdier til 380,000 Kr. nemlig c. 214,000 Kr. for Skibet og 166,000 Kr. for Ladning og Fragt. Citanterne har ansat Værdierne af de 4 Bjergningsdampere, der til forskellige Tider medvirkede, til c. 285,000 Kr. og af de 5 Læglere til c. 95,000 Kr. og henvist til dette store og værdifulde Materiel og den betydelige Arbejdsstyrke, der har medvirket ved Bjergningen.

De Indstævnte har gjort gældende, at Skibet ikke var udsat for nogen alvorlig Fare paa det Sted, hvor det var landsat, og at Bjergningsarbejdet, om det end var langvarigt, var ret simpelt og let og nærmest bestod i Losning, og at et saa stort Materiel ikke havde været nødvendigt.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, og navnlig under Hensyn til at Arbejdet for en væsentlig Del har bestaaet i Losning, og at Skibet stod paa et ikke særlig udsat Sted, maa nu Retten skønne, at en Bjergeløn af 42,000 Kr. med Renter som paastaet vil kunne være passende, Sagens Omkostninger hæves som indbefattede i det tilkendte Beløb.

Dom i S. S. Nr. 31/1908, afsagt den 14. Marts 1908. Tiltalte C. C. S., der fra 30. Januar d. A. havde været udmønstret med S/S. »Skalholt« af Kjøbenhavn som Letmatros paa ubestemt Tid, rømte fra Skibet her i Kjøbenhavn d. 1. Marts d. A., efter hans Angivende fordi han havde været i Slagsmaal med en Kammerat.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 32/1908, afsagt den 18. Marts 1908. Tiltalte O. L. N., der fra 24. April 1907 havde været udmønstret med Skønnerl »Kirstine« af Svendborg som Ungmand paa ubestemt Tid, rømte i Nykøping i Sverig d. 23. August f. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Det har været en sløj Uge, som vi just er kommet igennem, thi ikke alene har næsten al Befragtningsforretning været løbende, men i flere Retninger er Raterne gaaet lavere. Dette gælder bl. a. Kulfragterne til Middelhavet, og det til Trods for, at Returfragterne

stadig er lige elendige, ja maaske snarere daarligere, navnlig fra Sortehavet. En Mængde Dampere, som har bragt Kul til Middelhavet, foretrækker derfor stadig at gaa bort i Ballast, enten til Amerika eller tilbage til U. K., men vi tror næsten, at det for de fleste af disse Dampere Vedkommende havde været fordelagtigere om de havde været lagt op. Overalt overstiger Tilbudet af Tonnage Begæret, og det er derfor ingen Under, at Befragterne omtrent kan faa det, som de vil have det.

Det østlige Marked ligger mere flovt. Rispladserne i Birma er stille paa Basis af 18/6 O. C. medens Bangkok betalte 20/ pr. prompt (dansk 4,000 Tons Baad) til U. K. eller Kontinentet. For Sukker fra Java blev forrige Uge sluttet livligt til 24/6 U. S. eller Evropa, men i Ugens Løb dalede Raten til 24/, idet en Del store Dampere, som er ude med amerikanske Kul til Vestkysten, og som ikke kan faa noget tilbage fra San Francisco eller der omkring, gaar i Ballast over til Java. Fra Bombay eller Kurrachee har Afskiberne Rum nok i Rutebaadene. For Erts fra Bombay til Filadelfia eller Baltimore betaltes 16/3 pr. Juli.

Sortehavet, Azow og Donauen har kun meget lidt at byde paa, og Raterne er lave paa Basis af 5,9 fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn. Fra Sulina faas ikke over 6/ London, Hull eller Antwerpen. Nogle enkelte Baade sluttedes pr. April/Maj fra Azow til 8/ »any« med løbende Dage L/L., 3 d. mere hvis Dage med »weather permitting«. Fra Donauen betaltes sidst 7/9 L. H. A. R., 8/3 Hamburg, prompt.

Middelhavet viser næsten ingen Forretning. Blandt de sidste Ertsbefragtninger nævner vi Fres. 13 Cagliari og Carloforte/Antwerpen, 6/ Benisaf/Newport, »full terms«, og 5/3 Tenez/Rotterdam, 6/6 Huelva/Rotterdam, 8/9 New York eller Baltimore, free Despatch. Bilbao er uforandret paa Basis af 4/ Middlesbro, 4/ à 4/1½ Rotterdam. For Salt fra Iviza betaltes Fres. 9,50 til Wasa (2,000 Tons Baad).

Nordamerika har kun fragtet lidt, undtagen for Petroleum i Kasser, hvorfor der fra New York eller Filadelfia betaltes 20½ Cents Shanghai, 21 à 21½ Japan pr. Maj/Juni, medens der for Kul betaltes 5½ Dollars San Francisco, 10 6 Genua. For Korn er Raten 1½ d. lavere paa Basis af 2/6 én Losselhavn i Middelhavet pr. April. Fra Wilmington og Savannah betaltes henholdsvis 30/ og 27/6 til U. K. eller Kontinentet, ganske prompt, men det væsentligste Begær er nu dækket. Golfen er flov. For Tømmer er Raten 80/ Basis, én Losselhavn U. K. eller Kontinentet, og 103/9 betaltes til La Plata. Fra Kanada har der været en Smule mere Liv, og 35/ betaltes fra Bay of Fundy, 40/ fra Miramichi til Englands Vestkyst. 37/6 noteres fra St. Lawrence.

La Plata Markedet er stadig yderst flovt, navnlig for prompt Lastning, idet Befragterne er tilbageholdne og venter, at Rederne skal give Køb, hvilket de ogsaa synes at komme til. Efter at der fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet var betalt 13/6 à 13/9 pr. prompt, er Raten nemlig senere faldet til 12/, men pr. Maj kan antagelig betinges 15/ à 15/6. Da der er ikke saa lidt ubefragtet Tonnage derude eller ventende til La Plata for denne og næste Maanedes Lastning, vil Markedet næppe bedre sig synderligt paa disse Terminer, særlig da Afsætningsforholdene i Evropa for Korn stadig er ret vanskelige.

Østersømarkedet viser ikke den fjerneste Bedring, og vi kan holde os til de Noteringer, som vi gav forrige Uge. Dog er Raten fra Königsberg næppe over 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, og Ladning er meget knap. Pr. f. o. w. fra Botten er Fragterne snarest lavere, og det begynder efterhaanden at tynde ud i Ladningernes Antal. Der er pr. f. o. w. sidst sluttet til 20/6 D/B. B. Søderhamn og Gessle/London (600), 21/ Sundsvall og Hernøsand/London (670), Fres. 32 Gessle, Hudiksvall og Søderhamn/Havre, 24/9 Kemi/Kings Lynn (570). For senere Terminer er Rederne tilbage-

holdne, da de gennemgaaende ikke vil slutte til de Rater, som Befragterne noterer.

Kulfragterne er lidt lavere til Middelhavet og lidt bedre til Sydamerika, men i andre Retninger er der ingen væsentlige Forandringer. Til Østersøen er der kun faa Laster, og Raterne er lave. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi: 4¼ Tyne/Reval (2,100), 4/ à 4/1½ Kronstadt (1,500/2,500 f. o. w.), 4/ Stockholm (4,500), 4/3 (1,950), 4/ Blyth/Pillau (2,600), 3/10½ à 4/ Tyne eller Forth/Swinemünde (c. 2,000), 3/9 Seaham/Aarhus (2,000), 3/10½ Forth/Kjøbenhavn (1,500), 4/1½ Kiel (2,000), 3/3 Hamburg, 5/1½ à 5/4½ Lissabon, 6/7½ Genua, 6/4½ Dunston/Marseille, 7/3 Tyne/Konstantinopel (2,600). Fra Cardiff blev der sidst sluttet til 5/ Libau (1,000), 4/3 Hamburg, Fres. 7 Algier, 7½ Marseille, 6/1½ à 6/6 Genua, 6/6 Neapel, 7/1½ Venedig, 6/6 Port Said, 10/3 Suez, 9/10½ à 10/ Colombo, 10/ Bombay, 5/9 à 6/ Las Palmas, 8/9 La Plata (nedre Havne), 9/ à 9.3 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er den udbudte Tonnage ikke egentlig stor, men Markedet er aldeles dødt paa ny Ladninger, saa at der i den forløbne Uge kun er sluttet meget enkelte Fragter til lave Rater. Handel med Varer til denne Fart ligger helt stille, saa at Rederne faar at finde sig i at afvente noget mere Liv. Returfragter Vest paa er atter knappere end forrige Uge, ligesom Raterne maa betegnes som lidt lavere.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

90 Sldr. D/B, Boards Frederiksstad/Groningen 13 Gùlden, 105 Sldr. Stav Frederiksstad/Par 25/6, 260 Tons Havre Stralsund/Østkyst England 8/, 90 Sldr. Stav Moss/Themsen 24/6, 350 Tons Oljekager Marseille/Danmark eller Sverig 13/6, 260 Tons Salt Middlesbro/Nakskov 7/3, 360 Tons Kul Kings Lynn/Odense £ 6, 220 Tons Kul Dysart/Fæørne 9/.

For senere Lastning ab Bottenhavet er ikke saa faa Fragter i Markedet, men Noteringerne er fremdeles lave specielt til England, saa at Rederne holder sig tilbage, og der sluttes kun meget enkelte Fragter hvor Minimalraterne kan betinges, men Salg af yderligere Partier finder ikke Sted.

Angaaende de mindre Skibe, da ligger Fragtmarkedet lige flovt og uden ringeste Forandring, ab Stolpmünde noteres endnu nogle Ladninger Havre, men kun til 4 Mark, men ellers er der saa godt som ingen Tilbud fra de tyske Østersøhavne. Ogsaa i Hamburg er det for Tiden ret stille.

ab Kjøbenhavn er der heller ikke meget at gøre, men der er heller ikke mange fragtlede Skibe; der blev bl. a. sluttet for Majs til Rødvig 10 og 10½ Øre, for Bomuldsfrøkager til Nakskov 15 Øre, Fejø og Bandholm (at losse begge Steder) 20 Øre, samt for Hvede til Halmstad 11 Øre, Helsingborg 8 Øre.

ab Provinserne ligger det ogsaa overordentlig stille; der blev sluttet for Hvede Masnedsund/Kjøbenhavn 11 Øre, Kalundborg/Bandholm 12 Øre.

ab svenske Sundhavne noteres en Del Cementlaster til Bottenhavet, særlig til Raumo 60 Øre pr. f. o. w., fremdeles Lerverer til Flensborg 3 Mark, Wismar 3¼ Mark, Königsberg 3¾ Mark.

Med Hensyn til Stenfragterne fra Sverig, da er det nærmest uforandret, dog har Halmstad og Warberg kun lidt at byde paa.

Angaaende Trælaster da noteres bl. a. Norrkøping/Odense 9 Øre, Hernøsand/Køge 18 Kr., Ørnsköldsvik/Karrebæksminde 19 à 20 Kr., Trångsund/Kiel 19½ à 20 Mark, Råfsø/Holtenu 20 à 21 Mark pr. Std.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Torm«

afholdt d. 11. ds. aarlig Generalforsamling

Overretssagfører Axel Dam dirigerede. Bestyrelsens Formand, Kaptajn Sehmiegelow, aflagde Beretning og Regnskab.

Aaret havde været nogenlunde tilfredsstillende trods den almindelige Depression, som Fragtmarkedet i den sidste Tid har lidt under. Forhaabentlig gaar man snart atter mod bedre Tider.

Selskabets Skibe havde opsejlet en Netto Fortjeneste af ialt c. 112,000 Kr. Heraf henlagdes 47,000 Kr. til Reservefonden. Til Aktionærerne udbetaltes 37,500 Kr. eller 5 pCt. af Aktiekapitalen.

Selskabets Skibe staar opført til en Indkøbsværdi af 1,663,000 Kr. Reservefonden udgør nu 604,000 Kr.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Jacob B. Salomon. I Stedet for Kapt. Kraemer, der, da hans Søn, Direktør Kraemer, er bleven Selskabets administrerende Direktør, ønskede at udtrede af Bestyrelsen, valgtes Frihavnsdirektør v. Schmidten.

Revisorerne, Grossererne Th. Lyngbye og Ravnkilde, genvalgtes.

Dampskibsselskabet »Nauta«

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Medlem af Bestyrelsen, Havnemester Bønde, aflagde Aarsberetning. Selskabets eneste Skib, Damperen »Nauta«, sejler i fast Maanedsfart mellem Kiel og England. Indtægten havde været 15,670 Kr. Heraf henlagdes 7,000 Kr. til Reservefondet, medens Aktionærerne fik et Udbytte af 7 pCt.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer O. Schrader.

Dampskibsselskabet »Heimdal«

afholdt d. 23. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Overretssagfører Werner dirigerede. Direktør Martin Carl aflagde Beretning og Regnskab.

Selskabets Skibe har, ligesom tidligere, i Vintermaanederne været i Fart paa Middelhavet og Resten af Aaret i Fart paa Nord- og Østersøen, foruden nogle Rejser paa Hvidehavet.

Træfragterne fra Østersøen har været en Ubetydelighed højere end i det foregaaende Aar. Men ellers har man været fulgt af Uheld.

Foruden de direkte Tab ved lange Ophold og forøgede Udgifter til Arbejdspenge har Skibene lidt betydelige Tab, ved at forskellige Kontraktrejsere med Kul blev saa meget forsinket, at man kun i ringe Grad har nydt godt af de forholdsvis gode Kulfragter i Efteraaret.

Naar hertil kommer, at tre af Skibene som Folge af Strejken i Antwerpen ankom saa sent paa Aaret til Archangel, at man maatte betale c. 3,000 Kr. i Tillægs-Assurance-Præmie, kan de samlede Tab sikkert anslaaes til c. 60,000 Kr.

Aaret 1907 har for saa vidt været det uheldigste. Selskabet endnu har haft, men det er dog en Beroligelse, at en saadan Række af Uheld vanskelig kan tænkes at gentage sig i samme Omfang.

Selskabets Aktiekapital blev i Januar 1907 udvidet med Kr. 400,000 til 2 Millioner.

I Folge Regnskabet udgør det samlede Driftsoverskud inklusive Saldo fra forrige Aar 277,608 Kr. 36 Øre, og Bestyrelsen foreslaar, at der heraf henlægges 125,000 Kr. til Reservefonden og udbetales i Udbytte 100,000 Kr. eller 5 pCt.

Selskabet ejer 9 Skibe, hvis Gennemsnitsalder er 5—6 Aar, og hvis Kapitalværdi er 3,089,734. Reservefonden udgør 1,020,008 Kr. Der gives Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Klitgaard.

Revisorerne genvalgtes ligeledes.

Det kgl. octr. Seassurance-Kompagni

holdt den 2. Marts aarlig Generalforsamling, paa hvilken Regnskabet for det sidst forløbne Aar fremlagdes.

Indtægterne har udgjort Kr. 4,368,152, deraf Reserve fra 1906 til uafgjorte og paaregnede Skader Kr. 1,443,106 og Præmie i 1907 af forsikret Kapital, Kr. 300 Mill., Kr. 2,802,881. Udgifterne har udgjort Kr. 4,166,681, deraf Reassurancepræmie Kr. 585,832, udbetalte Havariet minus Reassurandørernes Andel Kr. 2,292,867 og Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader Kr. 1,194,950.

Aarets Overskud bliver saaledes Kr. 201,471. Til Aktionærerne uddeles 15 pCt. eller 300 Kr. pr. Aktie.

Det forenede Bugser-Selskab

holdt den 5. ds. Generalforsamling under Ledelse af Oberst Abrahamson.

Formanden, Kontreadmiral Victor Hausen, mindedes først under Tilslutning fra Forsamlingen Bestyrelsesmedlem, Bogholder

Melson, der var afgaaet ved Døden, og aflagde derefter Beretning og Regnskab. Aaret havde været rigtig godt, der var paa Fælledriftens Vegne bestilt en ny stor Baad paa Helsingørs Skibsværft. En Del af Reservefonden vilde blive anvendt til Købet af denne Baad, da Selskabet for sin Del skulde udrede 28,000 Kr. af Købesummen, der var 102,000 Kr. Aarets Overskud var, iberegnet ufordelt Overskud fra i Fjor, 17,500 Kr. Aktionærerne faar i Dividende 5 pCt.

For Regnskabet gives Decharge, hvorefter Grosserer Chr. F. Hausen genvalgtes til Bestyrelsesmedlem, medens Grosserer O. H. Barentzen nyvalgtes.

Dampskibsselskabet »Cimbria«

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Overretssagfører Dyrhaug dirigerede.

Den korresponderende Reder, Forretningsfører Christensen, aflagde Beretning. Høje Kulpriser, Strejker m. m. havde indvirket trykkende her som i andre Dampskibsselskaber.

Medlem af Bestyrelsen, Grosserer P. Madsen, gav Meddelelser om Regnskabet.

Netto Overskudet var 90,315 Kr., heraf henlagdes til Reservefonden 49,000 Kr. eller 7 pCt. af Aktiekapitalen. Til Aktionærerne udbetaltes 35,000 Kr. eller 5 pCt. Resten overfortes.

Selskabet ejer 4 Skibe. De tre er bygget i 1898, det fjerde i 1903. Reservefonden udgør 373,149 Kr. eller 53 pCt. af Aktiekapitalens 700,000 Kr.

Der gives Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer V. Hoffding.

Dampskibsselskabet »Progress«

holdt d. 18. ds. aarlig Generalforsamling. Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede.

Den korresponderende Reder, Skibsmægler Sass, aflagde Beretning.

Selskabets Flaade bestaar af tre Dampere, alle c. 2 Aar gamle. Selskabet havde tillige anskaffet Dampskibet »Jørgen Jensen«, der imidlertid i Aarets Løb var blevet solgt til D. F. D. S.

Selskabets Skibe havde lidt under adskillige Tab ved Havariet i Aarets Løb, men havde iøvrigt arbejdet saa tilfredsstillende, som det kunde lade sig gøre med de herskende lave Fragter og høje Kulpriser.

Netto Overskudet var 42,515 Kr. Af disse henlagdes statutmæssig 35,000 Kr. eller 5 pCt. af Aktiekapitalen til Reservefondet, 7,515 Kr. overfortes til næste Aar.

Paa Grund af Henlæggelserne gives intet Udbytte til Aktionærerne.

Selskabets Status maa betegnes som meget tilfredsstillende. Reservefondet udgør nu 53,845 Kr., og man arbejder videre paa at konsolidere dets Stilling.

Der gives Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Etatsraad Bestle og Direktør Hecksher. Til Revisor genvalgtes Grosserer Helland.

Dampskibsselskabet »Skjalm Hvide«

holdt d. 18. ds. Generalforsamling.

Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede.

Den korresponderende Reder, Skibsmægler Sass, aflagde Beretning.

Selskabet ejer to Skibe »Asger Rvg« og »Absalon«, der er indkøbt i Stedet for det forrige Aar forliste »Skjalm Hvide«.

Driften har lidt under de lave Fragter og de høje Kulpriser.

Netto Overskudet har været 42,744 Kr. Af disse henlægges 21,240 Kr. til Reservefondet (6 pCt. af Aktiekapitalen), og udbetales i Udbytte til Aktionærerne 17,700 Kr. eller 5 pCt. af Aktiekapitalen. Resten overføres til næste Aar.

Reservefonden udgør, efter at Tabet ved »Skjalm Hvide«s Forlis er afskrevet 59,374 Kr. Ved Købet af »Absalon« er Selskabets Materiel betydelig forbedret.

Der gives Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Emil Vett.

Det helsingørske Dampskibsselskab

afholdt d. 21. ds. Generalforsamling.

Overretssagfører Paludan dirigerede. Etatsraad Thomsen aflagde Beretning og Regnskab.

Selskabet ejer de to Skibe »Krouborg« og »Væring«. Driftsoverskudet har været 12,457 Kr., der afskrives paa de tidligere Aars Underskud, saaledes at dette nedbringes til 90,000 Kr. Selskabets Status balancerer med 801,208 Kr.

Etatsraad Thomsen genvalgtes til Bestyrelsen.

Sanderho Enkekasse

har afholdt Generalforsamling. Skibsreder S. A. Fischer aflagde Regnskabet, som godkendtes. Der er i afvigte Aar udbetalt Understøttelse til 49 Enker med ialt 4,500 Kr. Kontingent af 154 Medlemmer er ialt indbetalt 2,337 Kr. En af Foreningen afholdt Bazar gav en Netto-Indtægt af 538 Kr., og i Gaver indkom i Aarets Løb 174 Kr. Kassens Formue er Kr. 30,609.58 mod Kr. 30,996.67 Aaret forud.

P. K. P.

Ugens Havarier.

Veneria, Skonnert af Dago, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Libau til Tuborg med Trælast, paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Kronprinsesse Lovise, Dampfærge, har i Sundet kollideret med en Lødskuiter fra Helsingør. Kutteren sank.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibshygmester N. Hansens Skibsværft i Marstal løb d. 24. ds. et nyt Skib af Stabelen. Skibet, der fik Navnet »Murry«, maaler 78 Brutto Tons, skal rigges som 3m. Sk. og skal fores af Kapt. Alf Andersen.

Gennem Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau, Charles Hvilsom, er i den senere Tid bl. a. følgende Skibe bleven solgt: Skonnerten »Karensine« af Thuro, der maaler 70 Netto Reg.-Tons, beliggende i Kjøbenhavn, er bleven solgt til Douso i Bohuslän. Skibet er bygget 1878 i Thuro for den nuværende Fører, Kapt. H. J. Hansens Regning.

3m. Skonnert »Forening« af Marstal, der maaler 132 Netto Reg.-Tons, beliggende i Aalborg, er bleven solgt til Råå i Sverige. Skibet er bygget i Marstal og fortes af Kapt. P. C. Hansen.

Den 18. Marts fandt hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft Aflobring Sted af en ny Fragtdamper. Skibet, der fik Navnet »Inger«, er det sjette Søsterskib, der bygges for Dampskibsselskabet Vesterhavet i Eshjerg.

Paa den ledige Bedding lægges Kjølen til en Fragtdamper til samme Rederi.

Kulimportørfirmaerne Thisted og Warrer og Carl Hansen & Søn, Vejle, har i Flg. »Ritz. Bur.« købt Skruedampskibet »Borholm«, tilhørende Dampskibsselskabet Borholm. Damperen maaler 517 Netto Reg.-Tons og laster 1,000—1,100 Tons Kul. Det er Mening at Damperen skal gaa i regelmæssig Fart mellem Skotland og Vejle.

Fiskekvasen »Peder« af Thuro blev i Følge »Svendb. Amtst.« i November Maaned f. A. taget paa Land paa Skibshygmester N. P. Petersens Værft paa Thuro. Den blev derefter skaaret over og forlængt 6 Alen midtskibs og maaler nu 28 à 29 Brutto Reg.-Tons.

Den 20. ds. sættes »Peder« i Vandet igen og vil nu blive rigget til Galease for at gøre Tjeneste som Lastdrager i Fragtfart, mest indenrigs. Fartøjet ejes og fores af Skibsfører Jørgen Jørgensen.

Skonnert »Maren« af Marstal, tilhørende Skibsfører C. Clausen, er solgt til Styrmænd S. Busk af Ærøskjøbing. Skonnerten, som maaler 39 Brutto Reg.-Tons, er solgt for 4,500 Kr. Overtagelsen er sket.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureauved **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, ank. Pillau 21. ds. herfra. — Alexandra, Kyllsbech,

ank. hertil 15. fra Boston. — Algarve, Borries, dokker her. —
Anglo Dane, Wieneke, ank. Antwerpen 16. ds. fra Pillau. —
A. N. Hansen, Paaske, afg. Piræus 23. ds. til Salonica. — Ant-
werpen, Madsen, afg. herfra 21. ds. til Antwerpen. — Arkana-
sas, Petersen, afg. Newcastle 20. ds. til Baltimore. — Arno,
Strubberg, afg. Denia 22. ds. til Malaga. — Aurora, Fischer,
ank. Libau 19. ds. fra Danzig. — Baron Stjerneblad, Ther-
kildsen, ank. Reval 23. ds. herfra. — Beira, Lunge, ank. Mar-
seille 22. ds. fra Sunderland. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg.
Kristiania 24. ds. hertil. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg.
Marsala 23. ds. hertil. — Christian IX, Jacobsen, ank. hertil
23. ds. fra Pillau. — Dagmar, Bogvad, afg. Cardiff 20. ds. til
Barcelona. — Douro, Mortensen, ank. Antwerpen 18. fra Libau.
— Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15. ds. fra Newcastle.
— Frederik, Thomsen, pass. Skagen 24. ds. hertil. — Ga-
ronne, Kromann, ank. Windau 21. ds. fra Domesness. — Ge-
orgios I, Sørensen, pass. Brunshüttel 23. ds. for Hull. — Hel-
lig Olay, Holst, afg. Kristianssand 16. ds. til New York. — Hen-
gest, Munch, ank. hertil 20. ds. fra Dunkerque. — Hjelm, Sø-
rensen, ank. Randers 24. ds. fra Kolding. — J. C. Jacobsen,
Petersen, ank. Genua 19. ds. fra Buntisland. — Kasan, Hansen,
ank. London 18. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, ank.
Filadelfia 20. ds. herfra. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 20.
ds. fra La Rochelle. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 21.
ds. herfra. — Louise, Kruse, ank. Havre 22. ds. fra Dunkerque. —
Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 21. ds. til Filadelfia. —
L. P. Holmblad, Swane, afg. Boston 15. ds. hertil. — Mo-
skow, Meldahl, pass. Brunshüttel 22. ds. til Dunkerque. — Ni-
colai II, Knaes, ank. Boston 21. herfra. — Nordjylland,
Kragh, ank. London 22. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, ank.
hertil 23. fra Palermo. — Omsk, Jønsen, ank. Hull 21. fra Li-
bau. — Oscar II, Hempel, afg. New York 19. ds. til Kristianssand. —
Perm, Christensen, ank. Libau 20. ds. herfra. — Pregel, Har-
der, afg. Antwerpen 22. ds. hertil. — Ribberhuus, Bonnelykke,
ank. hertil 23. ds. fra Libau. — Saga, Nielsen, ank. Windau 23.
ds. herfra (via Domesness). — Saxo, Larsen, ank. hertil 20. ds.
fra Danzig. — Tiber, Beck, ank. Livorno 21. ds. fra Cardiff. —
Tyr, Thaning, ank. hertil 23. ds. fra Windau. United States,
Wulff, ank. hertil 17. ds. fra Kristiania. — Valdemar, John-
sen, pass. Holtenau 23. ds. hertil.

Holm & Wonsild. Josey, Damm, ank. Newport 21. ds. —
Hugo, Sleen, ank. Odense. — Kai, Hansen, afg. Methil til Fair-
water. — Erik, Poulsen, ank. Rendsburg. — Axel, Christensen,
ank. Goole 24. ds. — Absalon, Gran, ank. Garston. — Asger
Ryg, Thorkelin, ank. Catania 19. ds. — Chr. Gylstorff,
Schmidt, ank. Rotterdam 21. ds. — Ulrik Holm, Bonnelykke,
ank. Buntisland 22. ds. — Wilh. Colding, Kurtzhals, ank.
Leith 23. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Messina 23. ds. — Ve-
ratyr, Villadsen, ank. Ghent.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Rnss, Petersen, ank.
Barcelona 20. ds. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank.
Colastine 20. ds. — Generalkonsul Pallisen, Christensen,
ank. Dunston 19. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colas-
tine 9. ds. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. London 21. ds. til
Barry. — Excellence Pleske, Brandt, afg. Algier 22. ds. til
London. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newport 13. ds.
til Licata. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Colastine
22. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21.
ds. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 20. ds. til Aarhus. —
Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 21. ds. — Paris,
Tholander, afg. Flensburg 21. ds. til Buntisland.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barry Dock 19. ds. til Dakar.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Windau 21. ds.
— Brattingsborg, Jørgensen, ank. Huelva 14. ds. — Flyn-
derborg, Thygesen, ank. Dunkerque 23. ds. — Fredens-
borg, Fischer, ank. Sunderland 21. ds. — Frederiksborg,
Larsen, afg. Huelva 13. ds. — Jømsborg, Mathiasen, ank. Car-
diff 14. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Sharpness 13. ds. — Ro-
senborg, Schultz, afg. Windau 21. ds. — Skanderborg,
Jensen, ank. Newport 22. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. New-
castle 21. ds. — Søborg, Hansen, ank. Rotterdam 17. ds. — Ura-
nienborg, Jensen, ank. Königsberg 24. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank.
Libau 22. ds. — Marselishørg, Andersen, ank. Bangkok 20.
ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Sunderland 22. ds. — Skod-
sborg, Schmidt, afg. Cardiff 21. ds. — Tuborg, Agerlin, ank.
Villareal 23. ds. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Hamburg 23. ds.
— Vordingborg, Petersen, ank. Buntisland 21. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Methil 21. ds. —
Dansborg, Kuhl, ank. Cadiz 18. ds. — Jægersborg, Lar-
sen, ank. Bona 19. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. Windau
21. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Frederikshavn
21. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Pomaron 19. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afg. Hamburg 21. ds. —
Peter Mærsk, Bergesen, ank. Seaham Harbour 24. ds.

Det estasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Singapore 24. ds. — Tranquebar, van Deurs, ank. Yokohama 23. ds. — Cathay, Jensen, afg. Moji 20. ds. til Østen. — Sibirien, Madson, afg. Kjøbenhavn 23. ds. til Østen. — Siam, Cortsen, ank. Havre 22. ds. paa Rejse til Kjøbenhavn. — Anamba, Juul-Hansen, ank. St. Nazaire 22. ds. til Kjøbenhavn. — Bintang, Gabe, afg. Malabar 11. ds. til Kjøbenhavn. — Samui, Dahlenborg, afg. Singapore 18. ds. til Kjøbenhavn. — Mahidol, Schmidt, afg. Suez 19. ds. til Singapore.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — St. Jan, Ingemann, afg. Portlaud 13. ds. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. Antigua 23. ds. til St. Thomas.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 21. ds. — Helene, Sorensen, ank. Rotterdam 22. ds. — Agnete, Petersen, ank. Kurrebæksminde 24. ds. — Hermin, Larsen, ank. Kiel 22. ds. — Alice, Schultz, afg. Methil 24. ds. til Kjøbenhavn.

Svendsen & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, afg. Kiel 24. ds. — Alfred Hage, Møller, afg. Hull 22. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Aarhus 23. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Bandholm 21. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Aarhus 23. ds.

Frem. Austa, Bagger, passerede Helsingør 23. ds. for Memel. — Vera, Thing, ank. South Allon 20. ds. — Freja, Nielsen, ank. Antwerpen 22. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Danzig 22. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. Rügenwalde 24. ds. til Ystad. — Tor, Hørstedt, ank. Nykjøbing F. 22. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hauch, ank. Middleborough 23. ds. — Henrik Bjølke, Hansen, ank. Blyth 22. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. North Shields 23. ds.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, ank. Esbjerg 22. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Solvesborg 23. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. Ghent 18. ds. til Neufarwasser. — Newton, Andersen, ank. Windau 18. ds. — Edison, Sorensen, ank. Ghent 25. ds. — Washington, Nielsen, ank. Dunston 24. ds.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Grimsby 16. ds. — Energi, Svane, ank. Sønderborg 17. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Hartlepool 19. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Rotterdam 23. ds. — Ekliptika, Henningsen, afg. Grimsby 22. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Marseille 20. ds. — Urania, Clausen, oplagt i Aarhus siden 31. Decbr. f. A. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 19. ds.

Nordse. Nordland, Møller, ank. Emden 16. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. St. Louis 23. ds. — England, Andersen, afg. Tyne 21. ds. — Holland, Poulsen, afg. Hull 23. ds. — Rusland, Madsen, ank. Hamburg 20. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjørnings Ko. Annette Furness, Larsen, ank. Aarhus 10. ds. — Lady Furness, Andersen, oplagt i Kjøbenhavn siden 18. Decbr. f. A.

Europa. Europa, Hansen, afg. Kbhvns Red 23. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Stax 21. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Burntisland 23. ds. — Frankrig, Friis, ank. Huelva 16. ds.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Aalborg 23. ds. — Ellen, Basse, ank. Swansea 21. ds. — Fylla, Christensen, passeret Helsingør 23. ds. til Terneuzen. — Gerda, Iversen, ank. Hamburg 19. ds. — Hebe, Pedersen, ank. Esbjerg 22. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Geestemünde 23. ds. — Napoli, Brinch, afg. Hamburg 18. ds. til Liverpool. — Bodil, Hansen, ank. Bremen 23. ds. — Dagmar, Jessen, passeret Helsingør 21. ds. til West Hartlepool. — Nerma, K. M. Nielsen, ank. Stettin 21. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, ank. Hamburg 24. ds. — Karen, Uldall, afg. Cypern 22. ds. til Aberdeen.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Granton 20. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Tunis 23. ds. — Martha, Christensen, ank. Huelva 11. ds. — Elna, Rathje, ank. Grangemouth 24. ds. — Therese, Larsen, ank. Lau Feliu 21. ds. — Simone, Olsen, afg. Sundsvall 17. ds. — Jeanne, Løffer, afg. Aguillas 18. ds. — Daisy, Lagosen, ank. Huelva 20. ds. — Vera, Riso, afg. Toulon 24. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Rotterdam 20. ds. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 24. ds. til Boness.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Windau 19. ds.

Bstersøen. Gratia, Sorensen, ank. Barry 22. ds.

Union. Gallia, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Catalonia, Storm-Hansen, ank. Seaham Harbour 20. ds. — Katoria, Rasmussen, ank. Neufarwasser 24. ds.

Inga. Carbonia, Mathiasen, ank. Aarhus 25. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Methil 22. ds. — Selandia, Tronsgaard, afg. Königsberg 22. ds. til London. — Frumentia, Andersen, afg. Frederikshavn 24. ds. til Tynen.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, ank. Kjøbenhavn 15. ds. — Nestved, Rasmussen, ank. Stolpemünde 16. ds. — Proven, Bidstrup, ank. Karlskrona 18. ds.

Svendborg. Ragnhild, Andersen, ank. Charlestown 17. ds. — Althea, Skovgaard, ank. Plymouth 17. ds. — Newskv, Nielsen, ank. Frederiksstad 17. ds. — London, Andersen, ank. Göteborg 17. ds. — Ignatz Breum, Lund, ank. Porsgrund 18. ds. — Doris, Købke, ank. Dieppe 18. ds. — Roma, Jensen, ank. Kristiania 19. ds. — Flora, Sorensen, ank. Pontrioux 19. ds. — Union, Olsen, ank. Fowey 19. ds. — Yrsa, Sorensen, ank. Frederiksstad 18. ds. — London, Petersen, ank. Bogense 19. ds. — Gefion, Rasmussen, ank. Frederiksstad 18. ds. — Gaa, Petersen, ank. Burgstaaken 20. ds. — Guldborg, Jørgensen, ank. Drobak 20. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Oporto 20. ds. — Confidence, Mauritzen, ank. Rostock 19. ds. — Iris, Hansen, ank. Rendsborg 19. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Göteborg 17. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. Setubal 21. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. Frederiksstad 21. ds. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Kragerø 19. ds. — Jens, Eriksen, ank. Inverness 21. ds. — H. J. Jensen, Larsen, ank. Invergordon 21. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. Tønsberg 22. ds. — Kamma, Fischer, ank. Kirkeby 20. ds. — Embla, Petersen, ank. Leith 21. ds. — Cimbria, Nielsen, ank. Kristiania 26. ds. — Psyche, Nielsen, ank. Kristiania 21. ds.

Era. Hertha, Krull, ank. Treport 17. ds. — Caroline, Groth, som den 11. ds. ankom til Portland f. O., er beordret at losse i Rotterdam. — I. Koefoed passerede 16. ds. Hirtshals for øst. — Argø, Clausen, ank. Liverpool 17. ds. — Gloria, Fabricius, ank. Höganäs 17. ds. — Eden, Petersen, ank. Air Boeks 18. ds. — Solon, Rasmussen, ank. Göteborg 18. ds. — Frem, Haagenen, ank. Laurvik 18. ds. — Castor, Albertsen, ank. Kolding 18. ds. — Altha, Albertsen, ank. Hals 18. ds. — Nancy er den 3. ds. prajet paa 25 N. Br. 22 V. Lgd. — Alma Marie er den 5. ds. prajet paa 33 N. Br. 15 V. Lgd. styrende vest. — M. Hay, Petersen, ank. Skelskor 19. ds. — Niels, Caspersen, ank. Svendborg 19. ds. — Deborra, Rasmussen, afg. Marstal 19. ds. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 19. ds. — Thor, Kromann, ank. Hamburg 20. ds. — Dana passerede Dover 17. ds. for vestg. — Thyra passerede Dover 17. ds. for vestg. — H. H. Petersen, passerede Beachy Head 17. ds. for vestg. — I. Koefoed, ank. Orth 19. ds. — Elise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 19. ds. — Alf, Rasmussen, ank. Flensborg 20. ds. — Maren, Albertsen, ank. Geestemünde 20. ds. — Pampa, Svendsen, ank. Risør 21. ds. — Dana, Petersen, ank. Queenstown 21. ds. — Ofelia, Clausen, ank. Hammerhavn 21. ds. — Arietta, Andersen, ank. Solvesborg 21. ds. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Göteborg 22. ds. — Marie, Rasmussen, ank. Drobak 22. ds. — Skandia, Fabricius, ank. Kings Lynn 23. ds. — Salvador, Kromann, ank. Ipswich 22. ds. — Harris, Torsteinsen, ank. Flensborg 21. ds. — Svalen, Rosenbeck, ank. Sunderland 22. ds. — Kathinka, Ohlsen, ank. Tønsberg 22. ds. — Johanne, Stegman, ank. Orth 23. ds. — Emilie, Hansen, ank. Hals 22. ds. — Fred, Jørgensen, ank. Leith 22. ds. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Sunderland 22. ds. — Emilie, Friis, ank. South Allon 23. ds. — Mars, Stegmann, ank. Kristiansand 23. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlaag Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik: Esbjerg. Telefon 43. Hovedkontor: Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273.

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). Retninger 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.

605. Baakofyr slukket. Kobbergrund. Læsø SØ. Kattegat. Kobbergrund Baakofyr er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

*) Reduktionstabel 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.

806. Forestaaende Inddragning af Somærke. Østre-Flak V. Kattegat. Den hvide Stumpønde med 3 nedadvendte Koste V. for Østre-Flak inddrages, naar Fyrskibet »Østre-Flak« er udlagt. (Kort Nr. 144, 211, 186 og 187. Danske Lods, Side 235. Som.-Fort., Side 6.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 405. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

807. Fyrskibet »Utgrunden« udlagt. Kalmarsund. Sverig. Fyrskibet »Utgrunden« er atter udlagt paa Station.

808. Lystønde udlagt. Yttre Stengrund. Kalmarsund. Den 15de Marts 1908 er Lystønden ved Yttre Stengrund atter udlagt paa Station. 56° 9' 27" N. Br. 16° 2' 12" Ø. Lgd.

809. Vrags Beliggenhed. Degerhamn. Kalmarsund. Den V. for Alundbrøget S. for Degerhamn sunkne Jagt ligger ½ Sm. fra Land. Mindste Dybde over Vraget 6,2 m. 56° 20' 44" N. Br. 16° 23' 52" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 544. Kjøbenhavn 1908).

810. Fyr forandret. Ovådersudden. Oskarshamn. Kalmarsund. Ovådersudden hurtigblinkende Fyr viser nu grønt Lys fra c. N. 42° Ø. til N. 52° Ø., hvidt Lys fra N. 52° Ø. til N. 56° Ø., rødt Lys fra N. 56° Ø. til N. 69° Ø., og svagt, hvidt Lys over Havnen. (Kort Nr. 205 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 111. Kjøbenhavn 1908).

811. Fyrskibet »Almagrundet« atter udlagt. I Følge Telegram fra Løds-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet »Almagrundet« atter udlagt paa Station.

812. Fyrskibet »Nekmansgrund« inddraget. Rusland. I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Nekmansgrund« inddraget.

813. Sommerafmærkning. Stettin—Swinemünde. Tyskland. I Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Stettin er Sommerafmærkningen mellem Stettin og Swinemünde samt ved Stralsund foretaget.

814. Undervands Signaler i Orden. Fyrskibet »Fehmarnbelt«. Undervands Klokker paa Fyrskibet »Fehmarnbelt« er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 455. Kjøbenhavn 1908).

815. Somineøvelser. Kieler Fjord. Den 6te og 7de April 1908 afholdes Somineøvelser i Kieler Fjord. Pladsen begrænses mod Ø. og S. af Kysten mellem Jügersberg og Koriigen Broer, mod V. og N. af gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlads. Fartøjer med gult Flag ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

816. Undervands Signal upaalideligt. Fyrskibet »Amrumbank«. Tyskland. Undervands Signalet i Fyrskibet »Amrumbank« er foreløbig upaalideligt.

817. Somineøvelser. Weser. I Aussen Weser afholdes Somineøvelser i den første Halvdel af April 1908. Øvelsespladsen ligger uden for den dybe Reude 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 Langlütjen II til Brinkamhof II, den er afmærket med 4 gule Tønder med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. Ved Pladsen ligger en Minekran, der om Natten viser to hvide Lanterner lodret for hinanden. Desuden ligger Dampere ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

818. Vrag afmærket. Niederbüren. Unter Weser. Fartøjet »Johanne« ligger sunket med Weser Ø-lige Bred i Nærheden af Niederbüren. En Vragtønde ved V-lig Topbetegnelse er i 4 m. Vand udlagt tæt V. for Vraget. Man skal gaa V. om Vragtønden. 53° 8' 10" N. Br. 8° 38' 30" Ø. Lgd.

819. Topbetegnelse forandres. Fyrskibet »Minsener Sand«. Jade. I Slutningen af Marts eller Begyndelsen af April 1908 forandres Topbetegnelsen paa Fyrskibet »Minsener Sand«. Det faar da een Ballon paa hver af dets tre Master. 55° 49' 7" N. Br. 8° 4' 50" Ø. Lgd.

820. Vrag borttaget. Zuiderzee. Holland. Vraget af Tjalken »Henriette Christina« er borttaget og Vragtønden inddraget. 52° 38' 36" N. Br. 5° 40' 34" Ø. Lgd.

821. Vrag afmærket. Enkhuizerzand S. Zuiderzee. Tjalken »Vertrouwen« er sunket S. for Enkhuizerzand. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, og om Natten er det belyst paa sædvanlig Maade. 52° 37' 48" N. Br. 5° 31' 14" Ø. Lgd.

822. Lystønde atter udlagt. Schokland. Zuiderzee. Den sorte Lystønde Nr. 8 ved Schokland N.-Pynt er atter udlagt og Vintersø-mærket inddraget.

823. Dybde. IJmuiden. Uden for og i IJmuiden Havnemunding er Dybden nu 9,1 m. med daglig Lavvande.

824. Dybde. Noordgeul. Zeegat van de Maas. I Noordgeul var Dybden, i Februar 1908, 6,6 m.

825. Forandring i Afmærkning. Fyrskibet »Freeman Channel« inddraget. The Wash. England. Fyrskibet »Freeman Channel« er inddraget. 52° 58' N. Br. 0° 12' Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde F Nr. 3 er ombyttet med en sort Spidstønde, der viser rødt Lys med Formærkelser. High Horn Tønde Nr. 14 er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 14, der viser hvidt Lys med Formærkelser og ligger 2½ Sm. S. 77° V. fra Fyrskibet »Freeman Channel« tidligere Plads. (Kort Nr. 219).

826. Vrag. River Tees. En Mudderpram er sunket midt i Løbet i Tees, tæt ved den 4de Tønde, der viser grønt Lys. 54° 37' N. Br. 1° 9' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland Irland.

627. Forestaaende Forandring af Belysning. Seine Munding. Frankrig. I Slutningen af 1908 foretages følgende Forandringer i Belysningen i Seine Munding:

Ved Foden af Falaise des Fonds, ½ Sm. V. for Fyret paa Honfleur Hospital, tændes et Fyr med To-Formærkelser hver 8 Sek., Lys 4½ Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1 Sek. Lyset er rødt fra Kysten V. for Fyret til S. 80½° V., hvidt fra S. 80½° V. til S. 81½° V., grønt fra S. 84½° V. gennem V. til N. 79½° V., hvidt fra N. 79½° V. til N. 70½° V., rødt fra N. 70½° V. til N. 17½° V., hvidt fra N. 17½° V. til Kysten mod Ø. Flammens Højde: 14,2 m. Lysevnen: 17½ Sm. for det hvide, 14½ Sm. for det røde, og 18½ Sm. for det grønne Lys. Taarn af Sten. 49° 25' 32" N. Br. 0° 13' 5" Ø. Lgd.

Det grønne, faste Fyr ved Slusen ved Honfleur Havn ombyttes med et rødt, fast Fyr. 49° 25' 34" N. Br. 0° 14' 4" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Honfleur V.-Mole ombyttes med et grønt, fast Fyr.

Følgende Fyr slukkes: Fatouville paa 49° 24' 53" N. Br. 0° 19' 33" Ø. Lgd., Pointe de la Roque paa 49° 26' 40" N. Br. 0° 25' 33" Ø. Lgd., Berville paa 49° 25' 58" N. Br. 0° 21' 0" Ø. Lgd., Honfleur Jetée de l'Hôpital paa 49° 25' 32" N. Br. 0° 13' 43" Ø. Lgd., og Sud de la Hève paa 49° 30' 43" N. Br. 0° 4' 8" Ø. Lgd.

I Løbet S. for Banc du Ratier:

Tønde Villorville ombyttes med en rød Lystønde, der viser grønt Lys med Formærkelser og ligger ved Lobets S.-Side, 7/8 Kbl. NNV. fra dens nuværende Plads. 49° 24' 53" N. Br. 0° 6' 52" Ø. Lgd.

Tønden Kætelots ombyttes med en sort og rød vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser og ligger ved Lobets N.-Side, 2½ Kbl. V. for dens nuværende Plads. 49° 25' 18" N. Br. 0° 4' 40" Ø. Lgd.

Tønden Ratier SO. ombyttes med en sort Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser, og ligger ved Lobets N.-Side, 1½ Kbl. S. for dens nuværende Plads. 49° 25' 5" N. Br. 0° 6' 12" Ø. Lgd.

Tønden Ratier Est ombyttes med en hvid og rød vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser og ligger ved Lobets N.-Side, ½ Kbl. OSØ. fra dens nuværende Plads. 49° 25' 32" N. Br. 0° 8' 23" Ø. Lgd.

I Løbet mellem Banc du Ratier og Banc d'Amfard:

Tønden Ratier NO. ombyttes med en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, ved Lobets S.-Side. 49° 26' 25" N. Br. 0° 5' 20" Ø. Lgd.

En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, udlægges SSV. for Gambe d'Amfard ved Lobets N.-Side. 49° 26' 55" N. Br. 0° 6' 42" Ø. Lgd.

Paa La Carosse Ankerplads:

En sort og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, udlægges c. 1 Sm. S. for Lystønden Nord du mouillage de la Carosse. 49° 26' 40" N. Br. 0° 3' 2" Ø. Lgd.

Den røde Lystønde Nord du mouillage de la Carosse, der viser hvidt, fast Lys, ombyttes med en sort Lystønde, der viser rødt Lys. 49° 27' 43" N. Br. 0° 3' 2" Ø. Lgd.

I Løbet N. for Banc d'Amfard:

Lystønden Haut de Quarante, der viser hvidt, fast Lys, ombyttes med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys og ligger c. 7/8 Kbl. SV. for 0,2 m. Stedet paa Grunden. 49° 28' 10" N. Br. 0° 5' 34" Ø. Lgd.

628. Forestaaende Forandring af Fyr. Pointe de Vør. Courseulles. I 1908 forandres Pointe de Vør hvide Blinkfyr, der hver 4 Minutter viser Et-Blink, til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink. Lysevnen: 24 Sm. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Arbejdet ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt Fyr, der hver 20 Sek. viser hvidt Tre-Blink. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. 49° 20' 28" N. Br. 0° 31' 8" V. Lgd.

629. Tøndes Beliggenhed. Roche Hintar. Barflour. Tønden ved Roche Hintar, ved Indløbet til Barflour, ligger ½ Kbl. NO. for Klippen. 49° 40' 45" N. Br. 1° 14' 50" V. Lgd.

630. Vrag. Dover Harbour. England. Vraget af Fartøjet »Courier« ligger sunket 4 Kbl. N. 80° Ø. fra Dover South Breakwater V.-Hoved. En Mast er 3 m. over Vandet. 51° 6', N. Br. 1° 20', Ø. Lgd.

631. Fyr og Taagesignal. Dover Harbour. Paa Stilladset paa South Breakwater V.-Hoved vises nu paa So-Siden et grønt, fast Fyr og et hvidt Fyr med Formærkelser, og Taageflojter er i Virksomhed. Paa Havne-Siden vises et grønt, fast Fyr.

Fyrene og Taagesignalet paa Bolgebrøderens Hoved er borttaget.

(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 191 og 230. Kjøbenhavn 1908).

632. Taagesignal forandres. Lundy Island. Bristol Channel. Den 10de April 1908 forandres Taagesignalet paa Lundy Island til at give Et-Knald hver 3 Minutter. $51^{\circ} 9'$ N. Br. $4^{\circ} 39'$ V. Lgd.

633. Fyrs Karakter. Kingstown Harbour. Irland Ø.-Kyst. I Kingstown Harbour er Fyret paa Carlisle Pier et fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddien: 1 Sm. Lyset er rødt fra N. $51^{\circ} 7'$ V. gennem N. og Ø. til S. $76^{\circ} 0'$, i øvrigt hvidt. $53^{\circ} 17'$ N. Br. $6^{\circ} 7'$ V. Lgd. Fyret paa Enden af Traders Wharf er et fast Fyr. Flammens Højde: 7,5 m. Synsviddien: 1 Sm. Lyset er grønt fra S. $1^{\circ} 10'$ V. til S. $87^{\circ} 0'$ V., hvidt fra S. $87^{\circ} 0'$ V. gennem V. og N. til N. $7^{\circ} 0'$, grønt fra N. $1^{\circ} 10'$ Ø. gennem Ø. til S. $79^{\circ} 0'$, hvidt fra S. $79^{\circ} 0'$ gennem S. til S. $1^{\circ} 10'$ V.

634. Fyrskibet »South Arklow« Tophetegelse. Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet »South Arklow« har som Tophetegelse en Halvballon over en Ballon. $52^{\circ} 41'$ N. Br. $5^{\circ} 57'$ V. Lgd.

635. Fortøjtende inddraget. Rathmullan. Lough Swilly. Irland N.-Kyst. Paa Rathmullan Ankerplads er Fortøjtenden, som laa 2 Kbl. N. $86^{\circ} 0'$ V. fra Pierhovedet, inddraget. $55^{\circ} 5'$ N. Br. $7^{\circ} 31'$ V. Lgd.

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

636. Forestaaende Fornyelse af Fyr. Petit Minou. Goulet de Brest. Frankrig. I Foraaret 1908 fornyes Petit Minou Fyr. Under Arbejdet slukkes Fyret, og et midlertidigt Fyr af samme Karakter tændes. Lysevnen: 11 Sm. for det hvide, $6\frac{1}{2}$ Sm. for det røde Lys. $48^{\circ} 20'$ N. Br. $4^{\circ} 36'$ V. Lgd.

637. Tønde flyttet. Banc de l'Île Verte. Gironde. Da Grunden har forandret sig, er den sorte Spidstone Nr. 59 ovenfor Kanten af Banc de l'Île Verte flyttet c. 3 Kbl. SV. hen. $45^{\circ} 5' 16''$ N. Br. $0^{\circ} 40' 12''$ V. Lgd.

638. Lystønde flyttet. Banc du Bec d'Ambès. Gironde. Da Grunden har forandret sig, er den nedre, sorte Lystønde Banc du Bec d'Ambès, der viser rødt, fast Lys, flyttet c. $\frac{1}{2}$ Kbl. S. hen. $45^{\circ} 2' 43''$ N. Br. $0^{\circ} 37' 26''$ V. Lgd.

639. Undervands Klokke. Sambro Lys- og Fløjtetønde. Nova Scotia S.-Kyst. En Undervands Klokke er anbragt paa Sambro Lys- og Fløjtetønde, som ligger ved Sambro Outer Bank, $5\frac{1}{4}$ Sm. S. $26^{\circ} 0'$ fra Sambro Island Fyr. Den lyder med uregelmæssige Mellemrum ved Tøndens Bevægelser i Søen. Skibe med Modtageapparat kan høre den i 5 Sm. Afstand, og i andre Skibe kan den all efter Skibets Konstruktion og Dybgaende høres i 1 à 2 Sm. Afstand, naar Iagttageren er nær ved Skibssiden og under Vandlinjen.

640. Undervands Klokker udlagt. Negro Head. Bay of Fundy. New Brunswick S.-Kyst. To Undervands Klokker er udlagt $1\frac{1}{2}$ Sm. S. $34^{\circ} 0'$ fra S.-Enden af Meogenes Island. De giver Taagesignal med Tre-Slag omtrent 4 Gange i hver Minut. Kun een af Klokkerne er i Virksomhed ad Gangen, den anden tjener som Reserve. Kablerne gaar fra Klokkerne til Tiner Point Taagesignal Bygning. $45^{\circ} 11' 0''$ N. Br. $66^{\circ} 6' 51''$ V. Lgd.

641. Redningsstation flyttet. Portsmouth Harbor. New Hampshire. Forenede Stater i Nord-Amerika. Redningsstationen paa Jaffray Point er flyttet til Wood Island, Ø.-Siden af Indlobet til Portsmouth Harbor, og hedder nu Portsmouth Harbor Redningsstation. $43^{\circ} 3' 50''$ N. Br. $70^{\circ} 41' 53''$ V. Lgd.

642. Forandring i Afmærkning. Point Judith. Rhode Island. Omtrent den 17de Marts 1908 udlægges en rød, cylindrisk c. 8 m. høj Lys- og Fløjtetønde, der viser et kraftigt, hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek., $1\frac{1}{4}$ Sm. S. $14\frac{1}{2}'$ Ø. fra Point Judith Fyr. Saa tidlig inddrages Point Judith Fløjtetønde og Point Judith Lystønde permanent.

643. Vrag borttaget. Ellis Island NØ. New York. Vragene af de to Kulpramme, som var sunket ved Port Liberty Kuldok, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

(Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 574. Kjøbenhavn 1908).

644. Afmærkning forandret. Gedney Channel. New York. En lodret stribet, cylindrisk c. 8 m. høj Lys- og Fløjtetønde, der viser et kraftigt, hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek., er udlagt i Skæringen af Midllinjerne i Gedney Channel og Ambrose Channel, fra Rockaway Point Redningsstation i S. $13\frac{1}{2}'$ V. og fra Navesink Fyr i N. $40\frac{1}{4}'$ Ø. Den tidligere Gedney Channel Lys- og Fløjtetønde er permanent inddraget.

645. Vrag borttaget. Governors Island. New York. Vraget af Lægteren Nr. 24, der var sunket ud for Governors Island, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

(Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 470. Kjøbenhavn 1908).

646. Vrag borttaget. Kill von Kull. New Jersey. Vraget af Lægteren, som var sunket i Kill von Kull, $\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Koherværket, Constable Hook, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

(Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 429. Kjøbenhavn 1908).

647. Tønde udlagt. Arthur Kill. New Jersey. En rød Snids- tønde Nr. 6, Fifteen and one half Fott Rock Tønde, er udlagt i Arthur Kill, fra Trembley Point i S. $5\frac{1}{2}'$ Ø., fra Pralls Island høire Kant i S. $17\frac{1}{2}'$ V. og fra Midten af Rahway River Klaphro i N. $78\frac{1}{4}'$ Ø.

648. Vrag ødelagt. Fyrskibet »Winter Quarter Shoal« NØ. Virginia. Vraget af Skonnerten »Emilie E. Birdsall«, der laa sunket 6 Sm. N. $28\frac{1}{2}'$ Ø. fra Fyrskibet »Winter Quarter Shoal«, er ødelagt.

(Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 471. Kjøbenhavn 1908).

649. Tønde ødelagt. James Island Shoal. Main Ship Channel. Chesapeake Bay. En Spiritonde 16 F., James Island Shoal Tønde, er

i 5,5 m. Vand udlagt ved V.-Enden af James Island Shoal, fra James Island N.-Ende i N. $86\frac{1}{2}'$ V. og fra Cove Point Fyr i N. $1^{\circ} 0'$ V.

650. Klokketønde udlagt. Tangier Island Shoal. Main Ship Channel. Chesapeake Bay. Tangier Island Shoal Lump Tønde 12 T L. er ombyttet med Tangier Island Shoal Lump Klokketønde 12 T L., der ligger ved V.-Enden af Tangier Island Shoal.

651. Grund fundet. Main Ship Channel. Key West. Florida. En lille 6,5 m. Koralklippe er fundet i 11 m. Vand i Main Ship Channel, fra Raleigh Rocks Tønde i S. $86\frac{1}{2}'$ V. og fra Eastern Triangle Baake i N. $24\frac{1}{2}'$ V.

652. Grunde fundet. Key West. Florida. En lille 5,5 m. Koralklippe er fundet nøjagtig i Ledelinien for Indlobet i Southeast Channel, $3\frac{1}{2}$ Sm. N. $40\frac{1}{4}'$ Ø. fra Key West Fyr.

En lille 7,5 m. Koralklippe er fundet i 10 m. Vand tæt Ø. for Ledelinien for Indlobet til Main Ship Channel, 252 m. N. $12\frac{1}{2}'$ V. fra East Triangle Baake.

Et i Ø. og V. 27 m. langt Koralev med en middeste Dybde af 5,5 m. er fundet i 11 m. Vand; dets V.-Ende ligger 30 m. Ø. for Ledelinien for Indlobet til Main Ship Channel, 780 m. N. fra East Triangle Baake.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav

653. Forandring af Fyr. Gasparilla Island. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 15de April 1908 forandres Gasparilla Island hvide, faste Fyr med rødt Blus hver 20 Sek. til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Fyrapparat af 4de Orden. $26^{\circ} 43' 6''$ N. Br. $82^{\circ} 15' 34''$ V. Lgd.

654. Tønde ombyttet med Baake. Square Handkerchief Shoal. Mississippi Sound. En Pæl med rød Skive, mærket 2, er oprejst paa V.-Enden af Square Handkerchief Shoal, paa det Sted, hvor Tønde Nr. 2 laa; Tønden er inddraget.

655. Baaker opført. Lake Borgne. Louisiana. I Lake Borgne er rejst en rød Pæl med Skive i 2 m. Vand, paa S.-Enden af Polecat Shoal, fra Pearl River Fyr A i S. $44^{\circ} 0'$ V., fra Old Tower, Rabbit Island, i S. $76\frac{1}{2}'$ Ø. og fra Long Point Fyr i S. $68\frac{1}{2}'$ Ø. En sort Pæl med Skive er rejst i 2 m. Vand, paa NØ.-Enden af Rabbit Island Shoal, fra Long Point Fyr i S. $7\frac{1}{2}'$ V., fra Pearl River Fyr A i S. $63\frac{1}{2}'$ V. og fra Old Tower, Rabbit Island, i S. $63^{\circ} 0'$.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

656. Vrag. Sinnamari og Maroni Floder. Fransk Guyana. I Sinnamari Indlob ligger et Vrag sunket. $5^{\circ} 25'$ N. Br. $52^{\circ} 47'$ V. Lgd. To Master er 1 m. over Vandet.

I Maroni Indlob ligger Vraget af »Antoinette« sunket $7\frac{1}{2}$ Sm. N. $45^{\circ} 0'$ fra Galibi Point Fyr. $5^{\circ} 50'$ N. Br. $53^{\circ} 55'$ V. Lgd.

657. Lystønde udlagt. St. Roque Channel. Rio Grande do Norte. Brasilien. Ved Rio do Fogo Shoals er udlagt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5 Sek.

658. Fyr midlertidig forandret. Cape Santa Elena. Ecuador V.-Kyst. Cape Santa Elena Fyr viser midlertidig hvidt, fast Lys. $2^{\circ} 11'$ S. Br. $81^{\circ} 0'$ V. Lgd.

VIII. Middelhavet. Sorte Hav og Azovske Hav.

659. Gnistelegraf Station aabnes. Saintes Maries de la Mer. Frankrig. I Marts 1908 aabnes en Gnistelegraf Station ved Saintes Maries de la Mer (Bouches du Rhone). Dens Kilde-Bogstaver er S. M. M., dens Omraade 270 Sm. Stationen er aaben Dag og Nat. $43^{\circ} 27' 0''$ N. Br. $4^{\circ} 25' 45''$ Ø. Led.

660. Havnesignaler. Marseille. Ved Marseille gives fra en Mast paa den V.-lige Arm af Traverse de la Major følgende Signaler for Lobet La Joliette: En sort Ballon eller en rød Lanterne betyder: Det er forbudt at staa ind. To sorte Balloner eller to røde Lanterner betyder: Det er forbudt at staa ud. Tre sorte Balloner eller tre røde Lanterner betyder: Det er forbudt at staa ind eller ud af La Joliette; Udgang af Port Vieux. $43^{\circ} 18' 8''$ N. Br. $5^{\circ} 21' 35''$ Ø. Led.

661. Fyrskib udlagt. Palermo. Sicilien. Et Fartøj, der viser to røde Lanterner lodret for hinanden, er i 7 m. Vand udlagt ved Yderenden af den ny Bro, der bygges ud for S. Lucia i Palermo Havn.

662. Varsel Signal. Fyrskibet »Tuzla«. Kertch Stræde. Rusland. Paa Fyrskibet »Tuzla« gives nu ogsaa samme Signal for at advare Skibe, som staar mod Fare, som fra alle andre russiske Fyrskibe, nemlig: Om Dagen Signalet »J D.«. Indtil Signalet er bemærket, afbryndes desuden hver Minut en Raket med To-Knald og Stierner. Om Natten kun Raket-Signalet.

663. Fyr atter tændt. Poti. Sorte Hav. Den N.-lige Ende af Bolgebrøderen ved Poti Havn er atter istandsat, det hvide, faste Fyr tændt og Tangeklokken i Orden. $42^{\circ} 10'$ N. Br. $41^{\circ} 37'$ Ø. Led.

664. Fyrs Belysning. Cap Sogli. Aleier. Cap Sogli Fyr ligger paa $36^{\circ} 53' 48''$ N. Br. $4^{\circ} 45' 36''$ Ø. Led.

(Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 256. Kjøbenhavn 1908).

665. Lystønde udlægges. Oran. En rød, snids Lystønde, der viser grønt, fast Lys, udlægges i 22 m. Vand, $1\frac{1}{4}$ Kbl. N. $75^{\circ} 0'$ fra den ydre Mole ved Oran, for at afmærke Yderenden af Arbejderne ved Molens Forlængelse. $35^{\circ} 43'$ N. Br. $0^{\circ} 39'$ V. Lgd.

(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 493. Kjøbenhavn 1908).
666. Gnisttelegraf Station aabnes. Fort de l'Eau. Baie d'Alger. 1 Marts 1908 aabnes en Gnisttelegraf Station paa Fort de l'Eau. Dens Kalde-Bogstaver er A. L. G., dens Omraade 270 Sm. Stationen er aaben Dag og Nat. 36° 45' 0" N. Br. 1° 28' 45" V. Lgd.

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

667. Fyrskibet »South Patches Shoal« ombyttes aarlig. Chittagong River. Bay of Bengal. Fyrskibet »South Patches Shoal« ombyttes aarlig fra Slutningen af December til Midten af Marts med en rød Spidstønde med Stage og Bur. 21° 29' N. Br. 91° 36' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

668. Fyr tændt. Spider Islet. Sam Sa Inlet. China. Paa den NØ-ligste lille Ø ud for Spider Island NØ-Pynt er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 13 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 43 m. Syssvidden: 17 Sm. Hvidt, 16 m. højt Jerntaarn. 26° 31' 25" N. Br. 120° 4' 15" Ø. Lgd.

669. Oplysning om Grunde. Cone Island S. Sam Sa Inlet. De to Klippegrunde 3 Kbl. S. for Cone Island, der tidligere var betydeligt over Vandet med Lavvande, er nu helt under Vandet og ikke kendelige ved Braad eller Stromskar. 26° 33' 22" N. Br. 119° 48' 35" Ø. Lgd.

670. Klokketønde udlagt. Yang Tse Cape. South Channel. Yang Tse Kiang. En sort og rød lodret stribet, spirformet Klokketønde er i 6 m. Vand udlagt ved Grunden ud for Yang Tse Cape. S. Sm. N. 44° V. fra Gutzlaff Fyr. 30° 51' 20" N. Br. 122° 3' 15" Ø. Lgd.

671. Lystønde. Wei Hai Wei. Et grønt, fast Fyr er anbragt paa den røde Tønde Nr. 1 i Wei Hai Wei V.-lige Indløb, e. 4¼ Kbl. N. 84° V. fra Flagstangen paa Observatory Island. 37° 30' N. Br. 122° 9' Ø. Lgd.

672. Grundt Vand. Chin To S. Korea V.-Kyst. En Dybde af 6 m. er fundet 3 Kbl. V. for den e. 60 m. høje Ø, som ligger S. for Chin To. 34° 20' 49" N. Br. 126° 12' 58" Ø. Lgd.

673. Grund findes ikke. Baaker borttaget. Negishi Wan og Tomioka Ankerplads. Tokyo Kaiwan. Japan. 3 m. Grunden i Negishi Wan, paa 35° 23' 10" N. Br. 139° 39' 15" Ø. Lgd. findes ikke. Af Baakerne for den maalte Mil paa Tomioka Ankerplads findes kun den paa Landgrunden N. for Koshiha Zaki (Tillmore Point).

674. Flydende Sominer. Noto Halvo. Honshu NV.-Kyst. Flydende Sominer er endnu den 6te Januar 1908 set og eksploderet ud for Halvoen Noto. Skibsførere advares derfor atter mod denne Fare.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annuleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	Frankrig:
N 5287	De Porsal à la points de Saint-Mathieu. Chenal du Four et environs de l'île d'Ouessant.
R 3694	Baie de la Rochelle.
R 4129	Du cap Serrat au cap Blanca (Tunisie).
R 4314	De Bône à Tunis.
R 4970	Lac de Bizerte.
† 3473	De Porsal à la pointe de Saint-Mathieu. Chenal du Four et environs de l'île d'Ouessant.
Spanien:	
R 124	Las Costas de Galicia. Rio Mino—Cabo Torinana.
N 50 A	La Rada de Casablanca.
† 50	La Rada de Casablanca.

INDHOLD:

Kjøbenhavn d. 26. Marts 1908. — Det forenede Dampskibsselskab. — Burmeister & Wain. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gauge	10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge
10 %	20 % 30 % 40 %

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

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 Utoj og til Ildslukning
 „Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
 „Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
 solidt, hurtigt og billigt.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
 A. Bondegaard & K. H. Jespersen
 Marstal, Danmark. Hygning af Damp-
 Sejls- og Motor-
 fartøjer.
 Telegr.-Adr.: »Yards. Telf. Nr. 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

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

Laboratorium: Bopæl:
 Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
 Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn, Privattelefon Vester 510.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
 16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Føren. Dampskibs-Selsk.....	87 ¹ / ₂ —87	87	87 ¹ / ₂
Danmark.....	58	55	66
Norden.....		76	78
Kjøbenhavn.....	45	44 ¹ / ₂	46
Carl.....		75	82
Dannebrog.....		73 ¹ / ₂	77
Skjold.....		50 ¹ / ₂	52
Urania.....		30	40
Union.....		48	51
Dampsk. af 1896.....		78	75
Hejmdal.....		—	—
Østasiatiske.....	120 ¹ / ₂ —120	120	120 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		14	20
Gorm.....		81	90
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		10	25
Føren. Bugser-Selsk.....		58	70
Dansk-russisk Dampsk.....	55 ¹ / ₂	55	55 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % føren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % føren. Dampsk-Selsk.....		97 ¹ / ₂	100
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats- og Kreditføren. Obligationer.			
3 % t stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		83 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 ³ / ₄	92 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....		150 ¹ / ₂	151
Privatbank.....	102 ¹ / ₂ —102	101 ³ / ₄	102
Landmandsbank.....	129—128 ³ / ₄	128 ³ / ₄	129
Handelsbank.....	125 ¹ / ₂ —126	126	126 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	31 ¹ / ₄ — ³ / ₄	32	32 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....		65 ¹ / ₂	66 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....		97 ¹ / ₂	100
Sukkerfabr.....	206 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	206	206 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....		139 ¹ / ₂	140 ¹ / ₂

Veekøurser d. 24. Marts 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.23	18.21
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	150.80	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Bers d. 24. Marts 1908.

Russiske Noter.....	218.55
4 % Russiske Consols.....	81.40
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	73.40
5 % Mexikanske 1899.....	100.80
5 % Rumønske Stats.....	100.60
4 % — — 1890.....	92.90

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

„Føren. Dampsk.“ 68,000, „Norden“ 18,000, „Kbhvn.“ 46,000, „Skjold“ 14,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 136,000, „Østas. Komp.“ 156,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Viking“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 31. Marts 1908 Kl. 2 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1907.
3. Valg af en Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Extrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra Torsdag den 26. Marts til Lørdag den 28. Marts inkl., daglig inellem Kl. 11—1, imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1908.

P. B. V.

A. O. Andersen & Co.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons pr. 1907 udbetales Udbyttet for 1907 daglig imellem Kl. 11—1, med 5 %, paa Selskabets Kontor, Stockholmegade 55.

Kjøbenhavn, den 24. Marts 1908.

P. B. V.

Martin Carl.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 8. April d. A. Kl. 3 Eftermiddag paa Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, med følgende Dagsordenen:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab for Foreningen og Københavns Navigationsskole.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, den 21. Marts 1908.

P. B. V.

A. B. Münster

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibslærer J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgster Havnefgd. Sæegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Dampskibsselskabet „Østersøen“

afholder Tirsdagen den 31. Marts Kl. 1¹/₂ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1907 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskudet.
4. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 3 og 13.
5. Valg af 1 Kommitteret.
6. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 26. til 28. Marts inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Union“

afholder Tirsdagen den 31. Marts Kl. 2¹/₄ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1907 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskudet.
4. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 3 og 12.
5. Valg af 1 Kommitteret.
6. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 26. til 28. Marts inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Tirsdagen den 31. Marts Kl. 3 Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1907 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskudet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.
6. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 6 og 15.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 26. til 28. Marts inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave af de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3142.

Dampskibsselskabet „Inga“

afholder Tirsdagen den 31. Marts Kl. 3³/₄ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1907 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskudet.
4. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 4 og 12.
5. Valg af 1 Kommitteret.
6. Valg af 1 Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 26. til 28. Marts inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren eller Opgave af de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Dan“

afholder Tirsdagen den 31. Marts Kl. 4¹/₄ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1907 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskudet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 1 Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 26de til 28de Marts, inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Ocean“

afholder Tirsdagen den 31. Marts Kl. 5 Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1907 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskudet.
4. Valg af en Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Adgangskort kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 26. til 28. Marts inklusive fra Kl. 11—2 mod Forevisning af Interimsbevis.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1908.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Cimbria“

Udbyttet for 1907 — 5% — udbetales mod Aflævering af de paagældende Udbytte Coupons af Kjøbenhavns Handelsbank.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1908.

P. B. V.

Svensen & Christensen.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri Aalborg

anbefaler sig med alt til faget høberende Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23. Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrlatensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre. Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

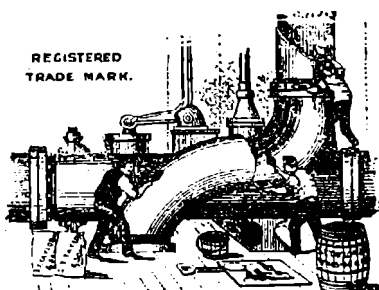
Specialist i

Skibsproviant.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

REGISTERED
TRADE MARK.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateri-
aller af Insulorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadebyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Janus Andersen

Aalborg.

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

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Telegramadr.:
„Smiths“,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith“,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdsen, Nordby, Fanø.

Bidrag til Semandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Pualægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

**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.

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commerical Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

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

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

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM**
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
1 Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

Prøv engang ufortøldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1796. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegnar 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.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreakvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. April 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserves til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

A. dr.:
 St. Anne
 Plads 16

Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**

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

**Otto Monsteds
 Margarine**

Specielt præpareret for Skibsbrug

**Holdbar
 Fortrinlig Kvalitet
 Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
 Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saason Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskerindstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Tagensvej 92. Telegr.-Adr.: „Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

VI fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faaes hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinaerne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Jagt „Enigheden”

30 Reg. Tons Netto, laster 1,300 ctn. d. w., godt vedligeholdt, beliggende Kjøbenhavn er til Salg ved Henvendelse til

C. Møller & Søn,
Skibsmæglere.
Nyhavn 10.



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.: „Vanhaarst”.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme;

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Forstædernes
Brotfabriker
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2862
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Gæsværkshavnen.
Fabrik for selvsømrende Lossohjul.
Telf. 29,779 y.

Brugte Frimærker købes. Alle Slags udenlandske Frimærker samt Frimærkesamlinger købes. Omgaaende kontant Afregning. Hans Skovsgaard, Frimærkeforretning, Esbjerg.

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

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj
Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

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

PALLE SØRENSEN EFT.
HÅR- og KJØBETJENESTER
SOLVORTJENESTER
EFT.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre, Brillere, Pincenez, Kikkerter.

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

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Det norske Forslag til Beskatning af fremmed Bjergningsvirksomhed.

Et Angreb paa et dansk Foretagende.

Vi har tidligere omtalt det norske Lovforslag, der sigter til at indføre Skattepligt i Norge for udenlandske Selskaber, der driver Bjergnings- og dermed ligearartet Virksomhed med Fartøjer stationeret ved den norske Kyst. Dette Forslag er direkte rettet mod det danske Svitserke Bjergningsselskab, der i adskillige Aar har haft Skibe stationeret langs den farlige norske Vestkyst og reddet betydelige Værdier ved de Bjergninger, de her har udført. Det er foranlediget af de norske Bjergningsselskaber, der længe har været misfornøjet med den Konkurrence, som det danske Selskab har bragt til Veje.

Det er jo noget ret usædvanligt, at man søger at lægge Hindringer i Vejen for Bjergningsvirksomhed, og det norske Lovforslag er derfor ogsaa meget omhyggelig motiveret. Hovedkærnen i Begrundelsen er den, at de norske Bjergningsselskaber ikke vil kunne bestaa, hvis det danske Selskab faar Lov at fortsætte sin Virksomhed, uden at Staten søger at hæmme denne ved en alvorlig Afgift. Man ønsker helst, at der paalægges det udenlandske Selskab en Afgift til Statskassen, der svarer til 5 à 10 pCt. af den aarlige Brutto Indtægt. Men for hurtigere at kunne føre Sagen igennem vil man dog nøjes med at forlange, at fremmede Selskaber bliver sat i Skat af den Virksomhed, de driver med Skibe, der er stationeret indenfor det norske Riges Omraade.

Det siges dernæst, at de udenlandske Bjergningsselskaber, in casu det danske, arbejder under langt lettere Vilkaar end de norske. Det danske Selskab er skattefrit, idet baade Selskabet, dets Skibsførere og Mandskabet er fri for Skat til Stat som til Kommune i Norge. Det danske Selskab er endvidere fri for Told paa sine Skibsprovisioner. Dets Besætninger er ikke forsikret i det norske Riges Forsikringsanstalt. Det er kort sagt fri for alle de Byrder, som paahviler Landets egne Borgere, der driver Næring uden for Fædrelandets Grænser, og som — i denne Forbindelse set — specielt paahviler de norske Bjergningsselskaber. Det hævdes endvidere til Begrundelse af Forslaget, at et norsk Bjergningsselskab, som vilde stationere sit Skib til Bjergningsvirksomhed paa den danske Kyst selvfølgelig kom til at betale Skat til Danmark af Virksomheden. Og endelig fastslaas det, at intet Behov kan skades, ved at Forslaget ophøjes til Lov. Om udenlandske Bjergningsselskaber ogsaa derved skulde finde Bedriften mindre lønnende inden for det norske Riges Grænser og indskrænke eller ophøre med Konkurrencen, saa vilde de norske Bjergningsselskaber fuldt ud kunne klare Stillingen. Det er den ulige Konkurrence, der har gjort, at disse Foretagender hidtil økonomisk set har været mindre gode.

Det norske Lovforslag er, som det ses, i hele sin Begrundelse vel egnet til at vække Opmærksomhed i Søfartskredse og selvfølgelig ikke mindst i danske. Man har hidtil holdt paa, at Bjergnings- og Redningsvirksomhed i alles Interesse burde være saa fri og uhæmmet som mulig, og at internationale og rent humane Hensyn paa dette Omraade overvejede Hensynet til et snævrere Samfunds øjeblikkelige økonomiske Gevinst. Fra norsk Side mener man allsaa nu at kunne gaa bort fra dette internationale Princip og gennemføre den Regel, at de Skibe og Ladninger, egne eller fremmede, der strandter paa den norske Kyst, kun bør faa Hjælp af norske Bjergningsselskaber. Man vil forbeholde Strandingsgodset for Landets egne Indbyggere og søge at udnytte de strandede og forulykkede Værdier i videst mulig Omfang til Fordel for sig selv.

Den Begrundelse, man opstiller til Relfærdiggørelse

af disse ny Principper er imidlertid saa tynd, at man maaske hellere helt havde maattet undladt den.

Naar det nemlig siges, at det kun er en Relfærdighedshandling, man vil udøve mod sit eget Lands Bjergningsselskaber, og hævder, at disse, fordi de maa betale til Stat og Kommune, er vanskeligere stillet end de fremmede Selskaber, som ingen Skat betaler, saa er dette jo ganske uholdbart. Det danske Bjergningsselskab, dets Skibsførere og dets Folk maa selvfølgelig betale aldeles lignende Skatter i Danmark, som de norske Selskaber betaler i Norge. Yderligere at paalægge det danske Selskab Afgifter i Norge vil klart og ligeud være at hæmme dets Virksomhed med en Beskyttelsesskat til Fordel for de norske Selskaber. Naar det endvidere hævdes, at de norske Selskaber maa holde deres Skibsbesætninger ulykkesforsikrede, saa er det almindelig bekendt, at danske Rederier ogsaa er forpligtet hertil. Og naar det endelig paastaas, at de danske Skibe slipper for Told af deres Provisioner, Kul o. s. v., saa er dette lige saa lidt holdbart som de øvrige Paastande. Et dansk Bjergningsskib, som ligger stationeret oppe paa den norske Vestkyst, køber praktisk talt alle sine Provisioner, Kul o. s. v. i Norge og betaler derfor Told af dem til den norske Stat akkurat paa samme Maade, som norske Skibe gør det.

At fremmede Bjergningsskibe derunder danske med Hensyn til ringere Skattebyrde skulde være forholdsmæssigt bedre stillet ved at arbejde i Norge end Landets egne, er saaledes en ganske uholdbar Paastand, og øjensynlig er den ogsaa kun fremført for at virke som Slør for Lovforslagets egentlige Hensigt at drive de fremmede Bjergningsskibe bort.

Men den mest urigtige Paastand, der er fremsat fra norsk Side til Forsvar for Forslaget er den, at man i Danmark allerede behandler fremmede Bjergningsselskaber paa akkurat den samme Maade, som nu foreslaas gennemført i Norge.

Her maa vi paa det bestemteste protestere.

I Danmark følger man den almindelige Praksis, som humane internationale Grunde byder: at stille al Bjergnings- og Redningsvirksomhed paa Søn saa frit og uhæmmet som muligt. Der er ikke Tale om, at man her i Danmark vil opkræve Skat af et fremmed Bjergningsfartøj, fordi dette bjergede i danske Farvande og tog Station i en dansk Havn. Kun hvis et fremmed Selskab oprettede en Filial med Kontor og Personale i Land, vilde der blive Tale om Skat. Udgangspunktet og Ledelsen for denne Del af Selskabets Virksomhed var da faktisk flyttet her til Landet, og Filialen og dens Personale maatte i Følge almindelige Regler betale Skat paa det ny Bosted. Men dette er selvfølgelig en ganske anden Sag og vedkommer slet ikke det fra norsk Side rejste Spørgsmaal.

Det centrale i det norske Forslag er, som paavist, i Virkeligheden, at det tilsigter at bryde med den gamle internationale Praksis, at Bjergningsvirksomhed paa Søn er fri. Og det vil til Gengæld indføre en meget om-disputabel Regel. I England, Frankrig, Tyskland, Sverige, Danmark og overhovedet i alle de europæiske Søstater undtagen i Rusland gennemføres Principet om Bjergningens Frihed. I England og Tyskland betaler Bjergningsskibe ikke engang Havneafgifter, i Sverige vistnok heller ikke, i Danmark er Praksis noget vaklende. Det norske Forslag hævder derimod Reglen om, at Bordet fanger. Naar et Skib er strandet paa den norske Kyst, saa skal det først og fremmest gælde, at norske Virksomheder faar saa meget Udbytte deraf som

muligt, bagefter kan man saa altid tænke paa, om Hjælpen nu ogsaa har været bragt paa den hurtigste og bedste Maade. Det farlige i denne Tankegang er indlysende. Ved at Staten lukker Konkurrencen ude, kan maaske nogle indenlandske Bjergnings-selskaber tjene et Par Procent mere til deres Aktionærer, men Skibsfartens Sikkerhed vil som Helhed lide derunder, fordi Chancen for hurtig og sikker Hjælp, naar Stranding eller anden Ulykke indtræffer, formindskes i overordentlig følelig Grad.

Den norske Kyst er saa vanskelig at besejle, og der indtræffer saa mange Forlis, at Skibsfarten har Ret til at kræve, at det bedst mulige og mest omfattende Bjergningsmateriel altid er til Rede. Assuranceselskaberne, i hvert Fald de fremmede, vil sikkert heller ikke med blide Øjne se paa, at man i Norge driver anerendt gode, fremmede Bjergningsskibe bort fra Kysten blot for, at ens egne Bjergningsforetagender kan tjene noget mere. Og overhovedet vil vist nok det norske Forslag vække en alt andet end smigrende Opmærksomhed for sine Ophavsmænd i fremmede Søfartskredse. Det norske Søfartskontor, der har haft Lovforslaget til Undersøgelse, har da ogsaa paa flere Punkter yttret Betæneligheder ved det. Og disse Betæneligheder grunder sig bl. a. sikkert i den nærliggende Betragtning, at Norge med sin store Skibsfart paa fremmede Lande nødvendig skulde foregaa disse med Eksempel i at paalægge Skibsfarten hæmmende Baand.

Man maa haabe, at særlig dette sidste Synspunkt ogsaa vil blive gjort til Genstand for behørig Opmærksomhed og Overvejelse inden for de store besindige Kredse, der findes i den norske Søfartsverden. Der skulde nødvendig paa Grundlag af det uheldige Forslag om at beskatte fremmed Bjergningsvirksomhed ved den norske Kyst udvikle sig Stridigheder og Kampe, der kan faa alt andet end gunstige Virkninger ikke alene for Norges, men ogsaa for andre smaa Landes Skibsfart ude omkring i Verden.

Kjøbenhavn, d. 2. April 1908.

I The Baltic and White Sea Conference's Marts Cirkulære har Konferencens hidtilværende Vicepræsident Mr. Thos. Cairns i Newcastle skrevet følgende smukke Mindeord om afdøde Skibsreder Adolf Carl:

The dark shadow of death has passed over our Association and we are left mourning the loss of our worthy and esteemed first President, Adolf Carl.

To meet him was to like him. To know him was to esteem him. To enjoy his friendship was to regard him with sincere affection.

Genial in nature, sagacious in counsel, courageous in face of difficulties, he was chosen as the first Leader of The Baltic and White Sea Conference when it set out to combat the sinister influences and open abuses unhappily prevalent in maritime commerce. During the three short years of his Presidency he lived to see the Conference grow from small beginnings to the full stature of manhood, and many useful reforms realized.

Adolf Carl, our President, we have lost and we are the poorer. Adolf Carl, the man, still lives in our hearts and we are the richer.

In other shipowning circles also his colleagues, reposed a trust in him which was well placed. He was worthy of their confidence for he spared not himself in their service — indeed, his fatal malady was brought on by the fatigue of a long journey whilst fulfilling his representative duties. Truly he died in harness and in the full flower of his activities.

His enthusiasm and steadfastness united us all in doing a deed and establishing a work which remains

with all its powers for usefulness. We shall best prove ourselves worthy of his memory by untiring devotion to duty and hearty co-operation in the present and future work of our Conference.

Our sympathy deep and sincere goes out towards his widow and his family. An affectionate husband and a kind father, his memory shines amid the gloom of their sorrow like a bright radiancy in the cloud.

Farewell! Life's long voyage is over. He has crossed the bar and cast anchor in the Home-Haven — the Eternal.

Newcastle on Tyne, March 1908.

Thos. Cairns,
Acting President.

I Følge Aarsberetningen fra Generalkonsulatet i Stockholm til Udenrigsministeriet gav Stuveriforholdene ved de norrlandske Savværker atter i 1907 Anledning til mange Klager og voldte Afskibernes alvorlige Vanskeligheder. Sagen er gjort til Genstand for Behandling af den svenske Trævare-Eksportforening og Rederiforeningen, hvad der synes at ville resultere i, at de forskellige lokale Stuverlag, for at undgaa en ret truende Konkurrence fra Afskibernes Side, søger at indordne sig under Arbejdsgiverforeningen, for saa vidt saadant er foreneligt med dens Organisation. Paa Trævareforeningens Møde i Februar 1907 diskuterede man i Korthed Planerne om at holde de norrlandske Havne aabne en større Del af Vinteren ved Hjælp af Isbrydere; men der ytredes almindelig Mistillid til en saadan Plans Gennemførelighed, baade af økonomiske Grunde og af Hensyn til Fyrvæsnen, ligesom man ikke heller fandt den paakrævet af Hensyn til Trævarehandelens Interesser.

I denne Forbindelse har Generalkonsulen senere meddelt følgende:

I Følge senere Indberetning fra Vicekonsulatet i Hørnø sand vil der næppe for det Distrikts Vedkommende være nogen Grund til at befrygte Forstyrrelser i Afskibningen under den forestaaende Sæson, selv om man ogsaa dér maa være forberedt paa nogen Uenighed blandt Stuveriarbejderne. Der hersker nemlig ingen Mangel paa Arbejdskraft udenfor de organiserede Arbejderes Kreds, og desuden kan man forudse at Afskibningerne vil blive væsentligt mindre i Aar.

Vicekonsulatet i Sundsvall meddeler, at der i en nær Fremtid kan ventes afholdt et Møde mellem Delegerede for Stuverforbundet og Transportarbejdernes Forbund til Forhandling om de svævende Spørgsmaal, og at det vil afhænge af disse Forhandlingers Udfald om en alvorlig Konflikt kan undgaaes. Mellem Stuverforbundet og Sveriges Rederforening er der truffet Aftale gældende til Udgangen af 1910 om Takst for Stuvningen, og denne vil ogsaa blive bragt til Anvendelse overfor andre Skibe end de Rederforeningen tilhørende. (Denne Takst ligger til Eftersyn i Udenrigsministeriet). De til Stuverforbundet hørende Forretninger er vel kun 5 i Antal, men er til Gengæld de største Arbejdsgivere i Faget; paa den modsatte Side staar dels de ko-operative Stuveriforeninger, dels saadanne Stuverer, som ikke anser sig for stærke nok til at bryde med Transportarbejdernes Forbund.

Den permanente Voldgiftskommission til Fastsættelse af Bjergeløn, for hvilken afdøde Skibsreder D. Torm var Formand, er nu bleven reorganiseret med fhv. Retsformand J. N. Madvig som Formand, og Formand for Kjøbenhavns Skipperforening, Kaptajn A. V. Knudsen som Næstformand.

Valgene til Voldgiftskommissionen er foretaget efter Forhandlinger ført mellem Salvage Association i London, Verein Hamburger Assecuradeure i

Hamburg og de fire kjøbenhavnske Sø-Assuranceselskaber De private Assurandører, Det kgl. oktroyerede Sø-Assurance Kompagni, Den Københavnske Sø-Assuranceforening og Fjerde Søforsikringssselskab samt Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Søfolks Ulykkesforikring. Direktør, Vicekonsul P. L. Fisker, København, er af Indenrigsministeriet udnævnt til Medlem af den særlige Afdeling af Arbejderforsikrings Raadet, der behandler de Ulykkesforsikringen vedrørende Sager.

Denne Stilling var tidligere beklædt af afdøde Skibsreder Ad. Carl, der overtog Stillingen d. 15. Januar 1906 med Direktør Fisker som Suppleant.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i April Maaned 1908 fungerer:

Skibsfører	H. A. Boye,	Telf. 5592,
—	T. Thomsen,	- 10140,
Skibsbygger	F. F. Carstens,	- 1716,
Maskinmester	A. Blesberg,	Valby 36.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Beretning fra den kgl. Konsul i Odessa er der forbudt ethvert Handelsskib (Dampskib saa vel som Sejlskib) Adgang til Sevastopols Red fra Solnedgang til Solopgang. Saafremt noget Handelsskib forsøger at overtræde denne Bestemmelse, har Forterne Ordre til at skyde paa det.

De norske Islandsruter. Kristiania, d. 25. Marts. Fra Bergen meldes til »Morgenbladet«, at det »Bergenske« Dampskibsselskabs ny Islandsrute nu er planlagt. Afgang fra Bergen vil finde Sted d. 31. Maj, d. 1. Juli, d. 1. August, d. 3. September og d. 1. Oktober. Anløbsstederne bliver bl. a.: Thorshavn paa Færøerne, Nordfjord, Seydisfjord, Akureyri, Siglufjord, Isafjord og Reykjavik.

Fra Inverness skrives til os d. 22. Marts:

Passeret Vrag. Paa Rejsen fra Kristianiafjord har vi Tirsdag d. 17. Marts paa 58° 0' N. Brd., 1° 56' Ø, Lgd. passeret Vraget af et større Skib med Bunden opad. Skroget var c. 110 à 120 Fod langt, og kun faa Fod var over Vandet.

H. J. Erichsen,
Fører af Skonnert »Jens« af Thurø.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, skriver til os under 23. Marts:

Navigationen paa Kronstadt. Den stærke vedvarende Frost, der i denne Vinter holdt ved til midt i Februar Maaned, havde givet Anledning til, at man først ventede Skibsfarten aabnet sent i Aar; det i Marts indtrædende Tøvejr i Forbindelse med Solskin har imidlertid bevirket, at der er Haab om en Genaabning i de første Uger af Maj Maaned.

Da den russiske Paaskefest falder tidlig i Aar (26. April), bliver der formentlig ingen Mangel paa Arbejds-kraft til den Tid, Genaabningen finder Sted.

Trelleborg—Sassnitz Ruten. Det i Anledning af Dampfærgeforbindelsen mellem Trelleborg og Sassnitz nødvendige Uddybnings- og Molearbejde ved Trelleborg er i Følge Ritz. Bur. overdraget Ingeniør N. C. Monberg, København, for 718,000 Kr. Arbejdet skal være fuldført til 1. Juni 1909.

Overadmiralitetetsretsdøm.

Den 28. Marts blev i Overadmiralitetetsretten afsagt Dom i Sagen Nr. 1/1907. Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne kontra Aktieselskabet: Det forenede Dampskibsselskab.

Under nærværende i 1ste Instans ved Københavns Sø- og Handelsret procederede Sag paastod i bemeldte Instans Appellanterne, Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne, de Indstævnte Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab i Anledning af, at en det nævnte Selskab tilhørende Lægter Nr. 12 den 7. og 18. Oktober 1906 var bugseret gennem Lodsfarvandet Grønsund af den Selskabet ligeledes tilhørende Slæbedamper »Læsø« uden Anvendelse af Lods, tilpligtet i Henhold til Lov af 30. Marts 1906 at betale det nævnte Lodseri i Lodspenge 20 Kr. for hver Passage, ialt 40 Kr., tilligemed Renter heraf 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 15. Marts 1907. De Indstævnte paastod sig frifunden, og ved Sø- og Handelsrettens Dom af 11. September 1907 blev denne Frifindelspaastand taget til Følge, hvorhos Appellanterne tilpligtedes at betale de Indstævnte Sagens Omkostninger med 45 Kr.

Denne Dom har Appellanterne indanket for Overadmiralitetetsretten, hvor de har gentaget deres i 1ste Instans nedlagte Paastande, medens de Indstævnte principalt har paastaaet Sagen afvist fra Overadmiralitetetsretten og subsidært har paastaaet den indankede Dom stadfæstet.

Foreløbig bemærkes, at Overadmiralitetetsretten ved kongeligt Reskript af 7. November 1907 er bemyndiget til at tage Sagen under Paakendelse, uanset at dens Genstand ikke maatte befindes at udgøre *summa appellabilis*.

Hvad angaar den nedlagte Afvisningspaastand, der væsentligt er støttet paa, at Overadmiralitetetsretten faktisk skulde være afskaffet, i al Fald i Lodssager, maa denne Paastand anses for ganske uhjemlet, jfr. Instruks af 30. April 1806 § 8, Frd. 27. Marts 1831 § 8 og Lov om Københavns Sø- og Handelsret af 19. Februar 1861 § 51, og vil derfor ikke kunne tages til Følge.

Hvad angaar Sagens faktiske Omstændigheder, er det *in confesso*, at Føreren af den ovennævnte Lægter, der ikke falder ind under de i Loven af 30. Marts 1906 Litra a og c nævnte Fartøjer, den 7. og 18. Oktober 1906 har ladet Lægteren bugseres gennem Grønsund, der er Lodsfarvand, uden at benytte Lods, og uden lidligere at have benyttet Lods gennem det nævnte Farvand, og Spørgsmaalet under nærværende Sag drejer sig alene om, hvorvidt Lægterens Fører som en i det paagældende Farvand ukendt Fører ved at lade sig bugseres gennem Farvandet uden at benytte Lods i Medfør af den nævnte Lov af 30. Marts 1906 er ifaldet Ansvar efter Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1879 §§ 12 og 13.

Medens de Indstævnte har gjort gældende, at Lægterens Fører, Kaptajn R. Petersen, der i c. 27 Aar som Ejer og Fører af en Skonnert har ført denne gennem det omhandlede Farvand og i det indstævnte Selskabs Tjeneste forud for den 7. Oktober 1906 under Bugsering har ført den under Sagen omhandlede Lægter 29 Gange gennem Farvandet i Tiden fra 27. Juni 1901 til 10. Februar 1906, som en i Farvandet kendt Fører har været berettiget til at lade sig bugseres gennem Farvandet uden at ifalde Ansvar ved ikke at benytte Lods, har Appellanterne derimod gjort gældende, at han, for at opnaa Retten til som farvandskendt at lade sig bugseres uden at benytte Lods, maa opfylde den i den oftnævnte Lov af 30. Marts 1906 opstillede Betingelse som Skibsfører mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar at have benyttet Lods i vedkommende Farvand.

Da der maa gives Appellanterne Medhold i, at det

i den nævnte Lov er sat som en Betingelse for, at en Skibsfører kan anses som farvandskendt med Ret til at lade sig bugserer uden at benytte Lods, at han som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 Aar har benyttet Lods i det paagældende Farvand, jfr. ogsaa Lovens Bestemmelse om, at Retten forlæbes, saafremt Skibsføreren ikke mindst én Gang hvert andet Aar, efter at han sidste Gang har benyttet Lods, besejler det paagældende Farvand, vil Apellanternes Paastand — idet det bemærkes, at der ikke er fremsat nogen Indsigelse mod det paastævnte Beløbs Størrelse — være at tage til Følge.

Sagens Omkostninger for begge Retter vil efter Omstændighederne være at ophæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke for Overadmiralitetretten.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab bør til Appellanterne, Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne betale de paastævnte 40 Kr. med Renter hereaf 5 pCt aarlig fra den 15. Marts 1907, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger for begge Retter ophæves.

Olsen. Hedemann. Ipsen. Faurholt. H. Johannsen.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for April Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Luftryk paa 30°—40° N. Brd. og 50°—60° N. Brd. er i April ringere end i nogen anden Maaned. Paa Damperruten mellem 40°—50° N. Brd. 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 i April Dampene lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Luftrykket over Grønland, Island eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarsluder, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ. Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2° mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften, thi herved begunstiges i den østlige Del Dannelsen af det høje Luftryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de ækvatoreale 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 Tornado's forekommer

ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (tillige i November) hyppigst og heftigst som Uvejrshyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Paa den amerikanske Side er nordvestlige Vinde fremherskende ved Kysterne af Kanada, New Foundland og Ny Skotland; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I Vestindien er med Slutningen af April ogsaa den tørre Tid til Ende, og Passaten gaar her en Del tilbage med Hensyn til Vindstyrke og Stadighed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydelig af, saaledes at der mellem 40°—50° N. Brd. 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. Brd. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Brd. mellem 45°—65° V. Lgd., men Hyppigheden er gaaet ned til 15°—20° pCt.; Syd for 30° N. Brd. forekommer i April næsten ingen Storme.

Taage. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skottlands Kyst og i Maine Bugten. En betydelig Tiltagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Brd. er denne Taagefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Brd. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taageomraade ligger ved Kap Finsterre og strækker sig saa langt ind i den biskayiske Bugt, som Vandtemperaturen er lav i Forhold til Lufttemperaturen.

Is. Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Brd. og 44° V. Lgd. til 42° N. Brd. og 53 V. Lgd., i hvert Fald skærer den udgaaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Hvad Forholdene i Aar angaar da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Marts, at de første store Ismasser er passeret paa NØ. Siden af New Foundlandsbankerne i Midten af Februar. I Begyndelsen af Marts blev der hyppig truffet smaa Isbjerge. Skibsfarten paa St. Laurence Floden ventes aabnet i en nær Fremtid.

Fragtmarkedet.

Rettelse. I vor forrige Fragtberetning har der indsneget sig en beklagelig Trykfejl.

I tredje Linie fra oven staar om Betragtningssforretningen, at den har været „løbende“, medens der skulde staa „slæbende“.

Den forløbne Uge har ikke alene ingen Bedring bragt i nogen Retning, men Tendensen er for de fleste Markeders Vedkommende endog svagere, og de faa Svingninger, som har fundet Sted, har saa at sige alle været til den forkerte Side, endskønt Raterne sandelig var lave nok i Forvejen. Det er i Øjeblikket næsten umuligt at kombinere nogen Beskæftigelse for prompt Lastning, som ikke giver Underskud, det være sig for store eller smaa Dampere, idet Tilbudet af Tonnage overall overstiger Begæret, og det er blot mærkværdigt, at der ikke ligger langt flere Dampere oplagt, end Tilfældet er.

For Østens Vedkommende har der været fragtet en Del, men Raterne er lavere. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa har der saaledes været sluttet ned til 24/ pr. Juli/August, medens Risfragterne fra Birma er faldet til 15/6 à 16/ Holland, 16/6 à 17/ O. C. pr. April.

Sortehavet, Azow og Donauen viser kun ringe Liv. Ved Anlægning faas omkring 6/ fra Odessa, Kherson, Nikolajeff eller Sulina til udsøgt Havn, 6/6 Hamburg, men Ladning er knap. Fra Donauen betaltes sidst 7/6 L. H. A. R., 8/ Hamburg. For Salt fra 1 à 2 Pladser paa Eupatoria Kysten sluttedes der til 10/ St. Petersborg (4,200), 9/9 Riga (6,000 Maks.) og 10/ Libau (5,000).

Middelhavet er uforandret lavt. For Erts fra Grækenland betaltes 5/6 Glasgow, 5/3 Rotterdam, og for Fosfat fra Sfax betaltes 5/6 Bristol, 6/ Bordeaux, 7/6 Stettin. Ertsfragterne fra Bilbao er fremdeles lave paa Basis af 4/ Rotterdam eller Middlesbro.

Nordamerika ligger meget flovt. Petroleumstragterne til Østen har holdt sig, men næsten alle øvrige Fragter er en Kende lavere. Filadelfia betalte 10/9 for Kul til Savona, Tampa 14/6 for Fosfat til Ancona og Ferdinandina, 12/6 til Nantes. For Tømmer betaltes fra Sapelo 70/ til Fleetwood, og fra Golfen 80/ til U. K. (2 Lossehavne), medens der paa Netto Charter fra Golfen pr. April akcepteredes saa lavt som 9/6 fra to Lastehavne, 9/9 fra tre Lastehavne til én Lossehavn.

La Plata Markedet tager kun faa Dampere, og Tonen er mat for April Lastning paa Basis af 12/ fra Buenos Aires, 13/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Maj betaltes 15/3 à 15/6 fra San Lorenzo, 14/ O. C. fra Bahia Blanca, 13/3 Buenos Aires eller La Plata, dog er Begæret efter Tonnage kun ringe.

Østersømarkedet har ikke den fjerneste Bedring af opvise. Prompte Laster er næsten ikke til at faa for nogen Pris, og for senere Terminer er Befragternes Noteringer meget lidt fristende. Rigabugten er fuld af Is og Passage forbi Domesnæs for Øjeblikket umulig. De Rater, som Windau og Libau har at byde paa, giver alle Underskud.

Kulfragterne er i de fleste Retninger flovere og Laster knappe, særlig til Østersøen, og hertil kommer endvidere, at Ekspeditionerne paa Tynen ikke er gode. At nogle Redere ikke er særlig forhaabningsfulde med Hensyn til Fremtiden fremgaar deraf, at der er sluttet Kontrakter for de danske Statsbaners Kul til 4/ fra Firth of Forth til Korsør (24,000 Tons ialt) pr. April/Oktobre og til 4/4½ Kalundborg (4,600 Tons) pr. April/September, og dette er endda med en saa langsom Losning som kun c. 300 Tons daglig. Til Aarhus byder Befragterne endog kun 3/9 pr. April/Oktobre, men forhaabentlig finder de ikke Tonnage til denne usle Rate. For prompt Lastning er der bl. a. sidst sluttet til 4/3 Tyne/Riga (2,000), 4/3 Libau (1,600/1,800), 4/ Lübeck (1,850), 4/7½ Kongsberg (1,400), 3/7½ Forth/Aarhus (2,500/2,700), 3/10½ Seaham/Vejle (1,600), 3/9 Blyth/Nykjøbing F. (1,500), 3/10½ Tyne/Pillau, 3/3 Tyne/Hamburg (1,700), 6/9 à 7/ Genua (3,000), 7/ Barcelona (3,000), 7/7½ Venedig (4,500). Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 4/6 Frederikshavn (1,300), 4/9 à 5/ Rouen (600/900), 4/10½ Lissabon (1,900), Frcs. 5 Bordeaux, 7½ Algier, 7¼ à 7½ Marseille, 6/3 à 6/6 Genua eller Savona, 6/9 à 7/ Piræus eller Konstantinopel, 6/6 à 6/9 Aleksandria, 6/3 Port Said, 10/ Bombay, 5/9 Las Palmas eller Tenerifa, 5/10½ Madeira, 9/ à 9/3 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fragtmarkedet fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er vedvarende yderst mat uden nogen som helst Bedring fra sidste Uge, saa at der kun sluttes meget enkelte udgaaende Fragter, og flere Sejlere henligger endnu ubefragtet. Islaster fra Østnorge er uden nogen Omsætning og det samme er Tilfældet med Trælaster saa vel derfra som fra Vestsverig, naar undtages nogle enkelte Props- og Kulskarp-Bjælker, som ikke dækker Udgifterne. De engelske Importører er noget mere fremme, men de befinder sig for de flestes Vedkommende endnu paa

Forhandlings Stadiet, og Forretning er vanskelig, idet Tilbudene er betydelig lavere end Fordringerne saa vel fra Skandinavien som fra Finland, og under disse Forhold turde det være indlysende, at det er uklogt at udbyde forsejlede Tonnage til Fragter, der er under Minimalraterne, thi dette giver kun Befragterne Indtryk af, at de kan erholde billigere Tonnage, naar endelig Handel afsluttes.

Returfragter Vest fra og Mellemture er fremdeles meget knappe, og der er ingen Udsigt til Bedring.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

155 R.-T. Is Kragerø/Dunkerque Frcs. 9, 60 Sldr. Trælast Frederiksstad/Vestmano 37 Kr., 190 Tons Havre Rostock/Newcastle 6/6, 370 Tons Clay Teignmouth/Gustafsberg 8/, 250 Tons Bricks Bridgwater/Norrköping og Stockholm 10/, 340 Tons Clay Charlestown/Helsingborg 7/, 250 Tons Fosfat Ghent/Quimper Frcs. 10, 225 Tons Feldspath Kragerø/Stettin 5 Mark, 370 Tons Salt St. Yves/Kongsberg 10/.

For senere Lastning:

105 Sldr. D/B. B. Göteborg/Pont l'Abbe Frcs. 41, 85 Sldr. D/B. B. Umeå/Abbeville Frcs. 54, 1,100 Tdr. Tjære Umeå/Nordfrankrig Frcs. 23¼, Brest Frcs. 3¼.

Hvad de mindre Skibe angaar, da er Fragtmarkedet lige uforandret og meget flovt særlig med Hensyn til Kornlaster. Der sluttes gennemgaaende til c. 4½ Mark for Havre og c. 3½ Mark for Rug. Fra Barth til Kjøbenhavn er sluttet for Sukker 3½ Mark, hvortil endnu nogle Skibe kan placeres.

ab Kjøbenhavn er det yderst stille; bl. a. er sluttet Rug til Randers 17 Øre, Mel til Nibe 40 Øre, og for Bomuldsfrøkager til Nakskov 16 Øre.

ab svenske Sundhavne noteres for Lervarer til Stettin og Lübeck 3 Mark, men Tørnen skal for Tiden være c. 14 Dage.

ab de øvrige svenske Pladser er det ellers uforandret, Lysekil er dog en Del mattere.

Generalforsamlinger.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber

holdt d. 24. Marts aarlig Generalforsamling. Højesteretsadvokat Halkier dirigerede, og den korresponderende Reder, Konsul Johan Hansen, aflagde Beretning:

»For jeg gaar over til at aflægge Beretningen for det forløbne Aar, ønsker jeg i faa Ord at mindes en Mand, der lige siden det første af disse Selskaber dannedes har været knyttet til det og i de forløbne Aar har fulgt dem med aldrig svigtende Interesse og Omhu, nemlig vor afdøde Revisor, Skibsreder Adolf Carl. Personligt har jeg gennem et mangeaarigt Venskabsforhold været knyttet til Hr. Carl, og selv om vore højt forskellige Temperaments i Tidens Løb har kunnet bringe en lille Disharmoni i Samarbejdet, har jeg dog foruden det rent personlige Venskab ogsaa mangt og meget i de forløbne Aar at takke den Afdøde for, haude i Form af et godt Rund eller venskabelige Henstillinger, hvor han med sin Erfaring og Indsigt mente at kunne gavne Selskabet. Jeg føler, at en Del af vort Selskabs Tradition er gaaet bort med den Afdøde og beder Dem med mig om at skænke hans Minde en Tænke, forinden vi gaar over til Sagen paa Dagsordenen.«

Dannebrog.

Paa Generalforsamlingen i Fjor var det mig en Glæde at kunne konstatere en Fremgang for Selskabet fra forgaaende Aar. Jeg udtalte den Gang, at efter min Mening var en opadgaaende Periode ikke altfor fjern, og Forholdene for dette Selskab har jo bekræftet dette, idet Aarets Resultat jo er ikke saa lidt bedre end for 1906. Det forløbne har i Virkeligheden i og for sig været et ganske godt Aar, ja, der mangler ikke meget i, at det kunde have været helt godt. Jeg taler selvfølgelig i første Række om Østersø- og Middelhavs-Farten. Naar imidlertid Resultatet ikke er blevet et større Overskud, end det der foreligger, maa Grunden søges i forskellige vanskelige Forhold, som for en stor Del har hindret en regelmæssig Drift, og som har paaført Rederierne meget store Tab. Jeg tænker her paa de i stadig større og større Grad om sig gribende Strejker i Forbindelse med de vanskelige Afskibningsforhold paa de engelske Kulpladser. Strejke-Spørgsmaalet er i Virkeligheden kommet frem i første Række i de senere Aar.

Det er en Faktor, som der maa regnes med, og som dog samtidig er ganske uberegnelig. Det dukker op med saa godt som intet Varsel, nu i en Havn og nu i en anden, og aldrig ved man sig sikker selv for ganske korte Rejser. Det er derfor absolut nødvendigt, at der fra Rederiernes Side gøres noget energisk, for at dette ikke tilsidst skal virke aldeles lammende paa Skibsfarten. Foreløbig har man forsøgt at angribe Sagen fra to Sider, idet den engelske »Shipping Federation« har nedsat en international Kommission med det Spørgsmaal for Øje, hvorledes man bedst kan værges sig mod disse stadig tilbagevendende Uroligheder. Endvidere har »The Baltic & White Sea Conference« sat Spørgsmaalet om en Strejke-Klausul i Certepartierne i første Række paa Dagsordenen, og man er saa godt som naaet til en Overenskomst med Købmændene for Østersøens Vedkommende, hvorved Rederierne under alle Omstændigheder vil være i Staud til at begrænse Tabet ganske betydeligt. Forholdet har jo hidtil været dette, at naar en Dampner kom til en Havn, hvor der var udbrudt Strejke, — det være mellem Havnearbejderne, Modtagerens Folk, eller andre — var der ingen anden Udvej end roligt at blive liggende, indtil Strejken var forbi.

Vor Dampner »Frederiksborg« har i det indeværende Aar ligget i Spezia fra 10. Januar til 27. Februar. Hvad et saadant Ophold med fuld Besætning betyder i Henseende til Tab, tør jeg næsten ikke meddele Dem. Det maa haabes, at de omtalte forenede Anstrengelser maa føre til taalelige Resultater for Rederne. En anden Aarsag til at Aarets Resultat ikke er blevet bedre endnu, er Priserne paa Bunkerolje overalt i Verden. Priser, der ikke har været set Magen til i Rækker af Aar. Heldigvis er Priserne igen nedadgående og forhaabentlig snart paa Veje til at blive nogenlunde normale. Den sidste og ikke mindre vigtige Faktor til Bedømmelse af Aarets Resultat har jo været de dyre og vanskelige Pengeforhold, der selvfølgelig har bragt de fleste Rederier ret forøgede Udgifter. Hertil kommer saa, at Udgifterne for Skibsfarten stadig er stigende, og naar undtages Assurancepræmierne, der i de sidste Par Aar er gaaet noget ned, forøges vore Budgetter stadig. Fra Officerernes og Folkenes Side stilles større og ikke aldeles uberettigede Krav. Fra Regeringens Side paalægges der os stadig forøgede Udgifter gennem Ulykkesforsikringslove, Skattelove og andet, saaledes, at Skibsfarten med Længsel ser hen til det Øjeblik, da Tolden paa Skibene kan forsvinde og i endnu højere Grad gælder dette Konsulatsafgiften. Dette sidste Spørgsmaal har været saa ofte berørt, at jeg ikke skal komme nærmere ind paa det her. I den fornylig afsluttede Kommission angaaende en Omordning af Udenrigsministeriet og i Gesandtskabernes og Konsulaternes Forhold blev dette Spørgsmaal ligeledes bragt paa Bane, og naar der fra Skibsfartens Side ikke blev tagen nogen Særstilling, havde det sin Grund i, at vi fik det bestemte Indtryk, at det kan dreje sig om et kortere Tidsspørgsmaal naar denne vigtige Sag finder sin endelige Losning.

Hvad angaar Skibenes Drift, da har de mindre Baade som sædvanlig væsentligst været beskæftiget i Østersofarten, hvorimod de mellemstore Baade i endnu højere Grad end tidligere har været i Middelhavsarten og de store Skibe i forskellige oversøiske Farter.

I det forløbne Aar er Dampneren »Stjerneborg« indkøbt til Selskabet. Det var en saa god som ny Baad, der var bygget til Træfarten, og den har vist sig som en udmærket Akquisition for Selskabet.

Selskabet har været forskaanet for Forlis eller større Havarier i det forløbne Aar, og naar den Post paa Regnskabet, som omfatter dette, er naaet op til over Kr. 100,000 i Aar, har det sin specielle Grund i, at Dampneren »Amalienborg«, der jo er Selskabets ældste Skib, har faaet ny Kedler og en grundig Overhaling, der alene repræsenterer Kr. 65,000.

Hvad nu Udsigterne for det indeværende Aar angaar, maa det jo tilstaa, at Begyndelsen ikke har været særlig lovende for Fragtmarkedet, ja, det har en Tid været saa daarligt, at jeg endog har maattet gaa med til at lægge nogle af Skibene op. Jeg tror imidlertid ikke, at man af den Grund skal se for sort paa Forholdene, thi det er jo ikke noget ualmindeligt, at Vintemaanederne er daarlige, og at Forholdene bedrer sig betydeligt, saa snart Østersøen aabnes. Det er et Fænomen, som gentager sig Aar efter Aar, og selv om det denne Gang har været ualmindelig daarligt Forhold, saa kan jeg trøste Dem med, at de Kontrakter, der er afsluttet for det indeværende Aar paa ingen Maade er daarligere end for det forløbne Aar.

Selskabet arbejder stadig i det aabne Fragtmarked og har ikke, naaget der fra Tid til anden har været forskellige Forslag fremme, villet indlade sig paa nogen Rute fart, da jeg stadig har ment at se vor Fordel ved at holde os fri derfor. Vore Skibe egner sig bedst til almindelig Fragtfart, og naaget vi i Tidens Løb er kommet en hel Del udenfor de snævre Farvande, hvor vi tidligere arbejdede, tror jeg stadig, at vi vil have mere Glæde af at fortsætte i det hidtidige Spor fremfor at forsøge paa at indarbejde faste Ruter, hvilket som Regel koster Penge.

Der gaves Decharge for Regnskabet (se Dansk Søfartstidende Nr. 11/1908).

Havnebygmester H. C. V. Møller valgtes til Revisor.

Selskabet har i Aar bestaaet i 25 Aar. Det gennemsnitlige Udbytte har været omtrent 7 1/2 pCt.

Dampskibsselskabet af 1886

Hvad Driften i det forløbne Aar angaar, glæder det mig at kunne sige, at Resultatet ogsaa for dette Selskab stiller sig betydeligt bedre end i 1906. Siden de for Skibsfarten saa heldige Aar fra 1896 til 1901 har jeg ikke været i Stand til at fremlægge et saa gunstigt Resultat som i Aar og det er mit Haab, at denne Fremgang stadig maa fortsættes. De for Skibsfarten daarlige Tider, der kulmi-

nerede i Aaret 1903, synes efterhaanden, omend langsomt, at bedre sig. Selskabets Gennemsnitsudbytte har i de forløbne 11 Aar været c. 7 pCt.

Driften af Selskabet er forløbet nogenlunde regelmæssig. Der har ingen Forandring været i Selskabets Tonnage, og selv om vi har haft enkelte betydelige Havarier, har det dog ikke spillet nogen afgørende Rolle for Driftens Vedkommende.

Dampskibet »Ulfsborg« var saa heldigt i Middelhavet at indhænge en større tysk Dampner, og det lykkedes mig uden Retssag eller videre Udgifter at ordne Sagen med Rederiet, saaledes at »Ulfsborg« fik godt Kr. 21,000, efter at de i Folge Søloven stiplede Beløb til Kaptajn, Officerer og Mandskab var fradraget.

De samme Faktorer, der har været bestemende for Aarets Resultat som omtalt i min Beretning for Dampskibsselskabet Dannebrog, har ogsaa gjort sig gældende her, mindst de forhøjede Kulpriser der endog viser en lille Nedgang fra det foregaaende Aar, da jeg ved heldige Indkøb havde sikret mig Kontrakter til billige Priser. Derimod har Selskabet lidt en Del ved de hyppige Ophold og Strejker overalt, de lange Lastetorn i England, de stadig stigende Udgifter og endelig ogsaa de dyre Penge, hvad dog heldigvis for dette Selskab ikke har spillet nogen afgørende Rolle, da vor Kassekredit nu efterhaanden nærmer sig til fuldstændigt at være afbetalt og Selskabet helt gældsfrit. Fra tidligere Generalforsamlinger ligger jeg inde med Fuldmagt til at udvide Selskabets Aktiekapital, men har selvfølgelig ikke villet honytte mig deraf og agter heller ikke foreløbig at fremskomme med noget Forslag i saa Henseende, da Forholdene jo dog ikke kan kaldes særlig opmuntrende, og jeg mener Selskabet er bedst tjent med at arbejde i Ro indtil videre.

Lovrigt har Skibene været i Fart samme Steder som de andre Selskabers.

Der gaves Decharge for Regnskabet (Se Dansk Søfartstidende Nr. 11/1908).

Daampskibsselskabet Neptun.

Ogsaa for dette Selskab viser Aaret et betydeligt bedre Resultat end det foregaaende, dog skyldes det i nogen Grad, at ikke alle Skibene i 1906 var i Fart hele Aaret, men ikke desto mindre er dog Resultatet betydeligt bedre. De samme Forhold, der har været medbestemmende for Aarets Resultat ved de andre Selskaber, gælder ogsaa for dette.

Selskabets Aktiekapital er nu Kr. 1,000,000, og dets Kassekredit betydeligt nedbragt fra det foregaaende Aar, saaledes, at Selskabet nu efter dets første Trængselsaar er fuldstændigt levedygtigt og paa lige saa god en Basis som de andre Selskaber.

Selskabets Baade har været i Fart paa Middelhavet og Østersøen. Noget betydeligere Havarier har der ikke været i dette Selskab og Driften er forløbet ganske normalt. Intet af Selskabets Skibe har været oplagt i denne Vinter og Resultatet af Vinterens Drift har været nogenlunde.

Der gaves Decharge for Regnskabet (se Dansk Søfartstidende Nr. 11/1908).

De Carlske Dampskibsselskaber

afholdt d. 24. Marts deres Generalforsamlinger.

Højesteretssagfører Arntzen dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Kommandør Buchwald, indledede Generalforsamlingen med i varme Ord at mindes afdøde Direktør Adolf Carl. Hans Navn vil ikke glemmes i dansk Skibsfarts Historie. Ære være hans Minde! (Forsamlingen rejser sig.)

Han meddelte derefter, at Direktør Carl som Chef for Firmaet var bleven efterfulgt af Poul Carl og Firmaets mangeaarige Medarbejder, Forretningsfører Andersen.

Direktør Poul Carl aflagde derefter Beretning og Regnskab. For alle tre Selskabers Vedkommende maatte man sige, at Fragterne havde været jævnt tilfredsstillende, men man havde lidt under de urolige Arbejderforhold i Nordsø- og Østersøhavnene.

De endelige Resultater er lidt bedre end i 1905. Naar det imidlertid er blevet foreslaaet at give 1 pCt. mindre Udbytte i Selskaberne Gorm og Carl, saa er det, fordi man har ment det formaalstjenligt at faa disse Selskaber konsolideret saa stærkt som muligt.

Tidene er trykkede. Dog har man for den kommende Sæson kunnet bortfragte en Del af Skibene til bedre eller lige saa gode Betingelser som i Fjor.

Carl

ejer 5 Skibe, som har opsejlet en Brutto Fragt af Kr. 1.126,430.64. Efter Fradrag af samtlige Driftsudgifter Kr. 902,772.08 bliver Overskudet Kr. 223,658.56.

Til Aktionærerne udbetales som Udbytte Kr. 75,000 eller 5 pCt. af Aktiekapitalen. Til Reservefonden henlægges Kr. 105,478.04, c. 4 pCt. af Skibenes Anskaffelsessum. Reservefonden udgør nu Kr. 162,272.73. Selskabets Skibe har en Gennemsnitsalder af 4 1/2 Aar.

Der gaves Decharge.

Bestyrelsens Forslag om Kaskoforsikringssummerne vedtoges.

Som Kommitteret genvalgte Etatsraad N. Andersen.

Gorm.

Af Selskabets Skibe har »Dan« og »Uffe« hver udført en Amerikatejse, de øvrige Skibe har været beskæftiget paa Nord- og Østersøen samt i Vintertmaanederne paa Middelhavet. Skibene har opsejlet

en Brutto Fragt af Kr. 1,661,459.63; samtlige Driftsudgifter andrager Kr. 1,357,696.68, og Aaret Overskud bliver Kr. 303,762.95.

Der udbetales 6 pCt. i Udbytte til Aktionærerne og henlægges Kr. 137,311.03 til Reservefonden. Denne udgør nu Kr. 225,000. Skibenes Alder var i Gennemsnit pr. 1. Januar 1907 6 Aar og 4 Maaned.

Der gives Decharge.

Som Kommitteret genvalgte Kommandør Buchwald.

Revisorerne genvalgte.

Skjold.

Selskabets Skibe har været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten samt i Vintermaanederne i Middelhavet. Skibene har opsejlet en Brutto Fragt af Kr. 1,061,022.97; samtlige Driftsudgifter andrager Kr. 892,403.35, og Aarets Overskud er Kr. 168,619.62. Til Aktionærerne udbetales 3 pCt. i Udbytte. Til Reservefonden henlægges Kr. 78,223. Reservefonden udgør nu Kr. 152,366.90. Skibenes Gennemsnitsalder er 7 1/2 Aar.

Der gives Decharge.

Til Kommitteret genvalgte Kommandør Buchwald.

Revisorerne genvalgte ligeledes.

Efter Generalforsamlingen talte Kobmand Andersen for Firmet Carl. Han haabede og troede, at dets to ny Indehavere, Direktorerne Poul Carl og A. O. Andersen, maatte træde i Adolf Carls Fodspor til Gavn for Selskaberne og Glæde for Aktionærerne.

Direktor Carl takkede.

Dampskibsselskabet Svendborg

har afholdt Generalforsamling i Svendborg.

Paa Bestyrelsens Vegne aflagde Hr. A. P. Møller Beretning om det forløbne Aars Drift, der ligesom de to foregaaende Aars stiller sig gunstigt, idet Bestyrelsen kunde foreslaa et Udbytte af 10 pCt. foruden statutmæssig og klækkelig ekstraordinær Henlæggelse til Amortisations- og Fornyelsesfond. Hr. A. P. Møller fremførte, at det forløbne Aar havde været ret vanskeligt, og endskont Raterne delvis havde været bedre end i de nærmest foregaaende Aar, saa har de høje Kulpriser og de langsomme Ekspeditioner, som den store Trafik foraarsagede paa mange Pladser, bevirket, at Skibsfarten i Virkeligheden har været yderst lidt derved. Dampskibet »Svendborg« har særlig været uheldigt i denne Henseende, og denne fordelagtige Baad har derfor opsejlet langt mindre end i det foregaaende Aar og c. 12,000 Kr. mindre end Selskabets anden Baad »Peter Mærsk«. I det hele kan Aaret for dette Selskab ingenlunde betragtes som godt, og naar der alligevel er bleven Raad til saa rigelige Henlæggelser og et saa smukt Udbytte, har dette sin Grund i den sunde Maade, hvorpaa Selskabet er startet og udviklet, samt Skibenes yderst billige Anskaffelsessummeer.

Ugens Havarier.

Omsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Indsejlingen til Grimsby d. 26. Marts været i Kollision med Dokporten og har faaet nogen Skade, der repareres i Grimsby.

Johanne, Skonnert af Aalborg, kom d. 24. Marts ved Indsejlingen til Kjøbenhavns Havn i Kollision med Molen og fik Klyverbommen slaaet af; med Assistance kom Skibet ind i Havnen.

Wilhelmina, Sejlskib, bestemt til Hobro med Salpeter, kom d. 22. Marts paa Grund i Mariager Fjord og maatte have Assistance af Slæbedamperen »Plucky« for atter at komme flod.

Sigyn, Barkskib af Halmstad, paa Rejse fra Leith til Kalmar med Kul, kom d. 26. Marts paa Grund paa Hesselø; Skibet har Assistance.

Emanuel, Skonnert af Årøskjøbing, kom d. 29. Marts paa Rejsen fra London til Svendborg paa Grund ved Randers Fjord; det antages, at Skibet kan komme flod ved egen Hjælp. Ladningen bestaar af Klid.

Nybygninger, Køb og Salg.

Vandbygningsvæsnet har overdraget Marstal Staalskibsbyggeri og Reparatjonsværft, Marstal, Lovraneeu af et Parti Pontoner til Brug ved Uddybningsarbejder i Limfjorden.

Frederikshavns Skibsværft & Flydedok, H. V. Buhl & Co. A/S, Frederikshavn, leverede i Aaret 1907 et Fyrskib til den danske Stat, en Staal-Motorskonnert til Aarhus, foruden en Del mindre Fiskerifartøjer for dansk og udenlandsk Regning. For Tiden er under Bygning to Staalvægte til Det forenede Dampskibsselskab, en Staalvægt til Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, samt flere mindre Fartøjer. — Dokken har i Aarets Løb været jævnt godt optaget af Dampskibe for aarlig Overhaling og Reparation.

Værftet, som paatager sig Nybygninger af Staal- og Træskibe og Reparation af saavel Staal- som Træskibe, arbejder for Tiden med c. 180 Mand. — Værftets Dok kan tage Skibe til en Længde af 260', og dens Bæreevne er 1,700 Tons.

Den 24. Marts løb et paa Skibshygmester Petersens Værft i Årøskjøbing bygget Skib af Stabelen. Skibet, der fik Navnet »Elma«, maaler 80 Reg.-Tons og skal rigges som 3m. Skonnert. Kapt. Eriksen, Ommel, er Reder og Ejer af Skibet og bliver dets Forer. (»Æro Avis«.)

Den 26. Marts løb i Folge »Svendb. Amtst.« en nybygget 3m. Skonnert af Stabelen fra Ring-Andersens Skibsværft paa Holmen. Skibet er bygget for svensk Regning og skal være hjemmehørende i Råå. Skonnerten, som fik Navnet »Regina«, maaler 165 Brutto Tons. Aflojningen forløb heldigt. »Regina« er Nr. 100, som udgaar fra Værftet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab (Sluttet 31. Marts). Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 30. Marts fra Konigsberg. — Alexandra, Nielsen, afg. Kristiania 27. Marts til Boston. — Algarve, Borries, ank. Brantisland 29. Marts herfra. — Anglo Dunc. Wieneke, p. Holtenau 28. Marts for Riga. — A. N. Hansen, Pauske, afg. Salonic 30. Marts til Savona. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 26. Marts herfra. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 20. Marts til Baltimore. — Arno, Strubberg, ank. Lissalou 28. Marts fra Cadiz. — Aurora, Fischer, afg. herfra 28. Marts til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Reval 30. Marts hertil. — Beira, Lunge, ank. Marsville 22. Marts fra Sunderland. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 25. Marts fra Kristiania. — Chr. Broberg, Gotthardt, pass. Gibraltar 29. Marts hertil. — Christian IX, Jacobus, ank. London 29. Marts herfra. — Dagmar, Bogvad, ank. Barcelona 30. Marts fra Cardiff. — Douro, Mortensen, ank. Granton 30. Marts fra Antwerpen. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15. Marts fra Newenstle. — Frederik, Thomsen, ank. Konigsberg 29. Marts herfra. — Garrone, Kromann, dokker her. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 27. Marts fra Kristianssand. — Hengest, Munch, afg. herfra 31. Marts til Libau. — Hjelm, Sorensen, afg. Steitin 30. Marts til Odense. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Licata 30. Marts til Messina. — Kasau, Hansen, afg. herfra 30. Marts til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 25. Marts hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Snuderland 30. Marts herfra. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunshüttel 30. Marts for Hull. — Louise, Kruse, afg. Dunkerque 29. Marts hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 21. Marts til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Lizard 28. hertil. — Moskø, Meldahl, ank. Ronen 28. Marts fra Dunkerque. — Nicolai II, Kaas, ank. Boston 21. Marts fra London. — Nordjylland, Kragh, ank. Antwerpen 25. Marts fra London. — O. B. Suhler, Frisenette, ank. Reval 30. Marts fra Baltischport. — Omsk, Jensen, afg. herfra 29. Marts til Liban. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiania 31. Marts hertil. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 27. Marts fra Filadelfia. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 30. Marts for London. — Pregel, Harder, ank. Libau 30. Marts herfra. — Saga, Nielsen, ank. hertil 30. Marts fra Windau. — Saxo, Larsen, dokker her. — Texas, Lissner, ank. hertil 26. Marts fra Aarhus. — Tiber, Beck, ank. Livorno 21. Marts fra Cardiff. — Tyr, Thaning, ank. hertil 30. Marts fra Windau. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 28. til New York. — Valdemar, Johnsen, afg. herfra 28. Marts til Antwerpen.

Vulcan, Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 28. Marts til Lübeck. — Paris, Tholander, afg. Brantisland 28. Marts til Kiel.

Mercur, Berlin, Krogh, afg. Barry Dock 19. Marts til Dakar.

Det Østasiatiske Kompagni. Siberien, Fr. Madsen, ank. Middlesbro 28. Marts. — Mahidol, Schmidt, afg. Suez 19. Marts. — Indien, H. P. Berg, afg. Singapore 25. Marts. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kobe 28. Marts. — Camhodia, C. Knudsen, ank. Geelung 29. Marts. — Cathay, C. Jensen, ank. Saigon 29. Marts. — Samni, Dahlenborg, afg. Colombo 26. Marts. — Bintang, Gabe, afg. Port Snid 26. Marts. — Anamba, Hansen, ank. Glasgow 29. Marts. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 20. Febr.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Antigua 30. Marts til Dominica. — St. Thomas, Hansen, afg. Kjøbenhavn 31. Marts til Rotterdam. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 26. Marts til Havre.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Barcelona 30. Marts. — Michail Onteloukoff, Harboe, afg. Colastine 20. Marts til U. K. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Dunston 19. Marts. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 26. Marts til Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Newport 29. Marts til Neapel. — Excellence Pleiske, Brandt, afg. Algier 22. Marts til London. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Licata 25. Marts. Wladimir Sawin,

Carstensen, ank. Colastine 22. Marts. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 28. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Windau 26. Marts. — Brattingsborg, Jørgensen, ank. Huelva 14. Marts. — Flynderborg, Thygesen, ank. Methil 27. Marts. — Fredensborg, Fischer, ank. Stettin 28. Marts. — Frederiksberg, Larsen, ank. Stettin 28. Marts. — Jømsborg, Mathisen, afg. Cardiff 26. Marts. — Kronborg, Jensen, afg. Sharpness 30. Marts. — Rosenborg, Schultz, ank. Ghent 26. Marts. — Skanderborg, Jensen, ank. Newport 22. Marts. — Stegelborg, Lund, ank. Hamburg 25. Marts. — Stjerneborg, Latud, ank. Pillau 30. Marts. — Søborg, Hansen, ank. Rotterdam 17. Marts. — Uranienborg, Jensen, ank. Windau 29. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. Libau 28. Marts. — Marselisborg, Andersen, ank. Bangkok 20. Marts. — Silkeborg, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 29. Marts. — Skodsborg, Schmidt, ank. Marseilles 31. Marts. — Tuborg, Agerlin, ank. Pomaron 23. Marts. — Ullsborg, Møllerup, ank. Hull 31. Marts. — Vordingborg, Petersen, ank. Schlesvig 31. Marts.

Nepton. Dansborg, Kühl, afg. Cadiz 24. Marts. — Jagersborg, Larsen, ank. Huelva 30. Marts. — Kallundborg, Nielsen, ank. Terneuzen 30. Marts.

Heneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Blyth 30. Marts.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Harburg 28. Marts.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Aarhus 31. Marts.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Gjedser 24. Marts. — Energi, Svane, ank. Methil 24. Marts. — Enigheden, Jensen, ank. Rügenwalde 27. Marts. — Erindring, Nielsen, ank. Kolding 28. Marts.

Term. Sara, Jensen, ank. Swinemünde 30. Marts. — Helene, Sørensen, ank. Burntisland 30. Marts. — Agnete, Petersen, afg. Karrebaksmünde 28. Marts til Methil. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 28. Marts.

Svendens & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Hamburg 28. Marts. — Lars Kruse, Møller, afg. Aarhus 27. Marts. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Hull 31. Marts. — Hans Tavsøn, Klaaborg, afg. Newcastle 29. Marts. — Chr. Christensen, Olsen, afg. West Hartlepool 30. Marts. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Blyth 27. Marts. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Kjøbenhavn 30. Marts. — Ajax, Brønsen, ank. Blyth 30. Marts.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Burntisland 26. Marts. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Rufisque 30. Marts. — England, Andersen, afg. Haderslev 30. Marts. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 27. Marts. — Rusland, Madsen, ank. Boston (England) 30. Marts.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Cardiff 29. Marts. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Stockholm 28. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Algiers 28. Marts. — Urania, Clausen, oplagt Aarhus 31. Decbr. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 30. Marts.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Ko. Annette Furness, Larsen, afg. Aarhus 27. Marts. — Lady Furness, Andresen, afg. Kjøbenhavn 28. Marts.

Europa. Europa, Hansen, afg. Swinemünde 26. Marts. — Tyskland, Danstrup, afg. Algiers 25. Marts. — Frankrig, Friis, afg. Huelva 28. Marts. — Belgien, Nielsen, afg. Burntisland 26. Marts.

Frem. Austa, Bagger, ank. Libau 29. Marts. — Vera, Thing, afg. Methil 27. Marts til Memel. — Freja, Nielsen, afg. Methil 31. Marts til Bandholm. — Hertha, Rasmussen, ank. Libau 27. Marts.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Friis, ank. Stolpemünde 29. Marts. — Tor, Hørsted, ank. Kjøbenhavn 26. Marts.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Oxelosund 28. Marts. — Fulton, Jørgensen, afg. Neufahrwasser 30. Marts til Windau. — Newton, Andersen, ank. Ghent 30. Marts. — Edison, Sørensen, ank. Ghent 23. Marts. — Washington, Nielsen, ank. Stege 31. Marts.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Tyne Dock 31. Marts. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Blyth 22. Marts. — Ove Gjedde, Jans, afg. Tyne Dock 29. Marts til N. Sundby.

Heimdals. Anine, Leth, afg. Penarth 27. Marts. — Helga, Vaaben, Hansen, afg. Tunis 29. Marts. — Martha, Christensen, afg. Huelva 28. Marts. — Elna, Rathje, afg. Grangemouth 29. Marts. — Therese, Larsen, afg. San Felix 29. Marts. — Simone, Olsen, ank. Toulon 30. Marts. — Jeanne, Løller, ank. Tayport 30. Marts. — Daisy, Lagesen, afg. Huelva 30. Marts. — Vera, Riso, ank. Huelva 28. Marts.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 30. Marts. — Ellen, Basse, ank. Corubion 29. Marts. — Fylla, Christensen, ank. Terneuzen 27. Marts. — Gerda, Iversen, ank. Liverpool 29. Marts. — Hele, Th. Nielsen, ank. Bremerhaven 28. Marts. —

Cito, Thøgersen, ank. Grimsby 28. Marts. — Napoli, Brinch, ank. Liverpool 24. Marts. — Bodil, Hansen, ank. Ghent 28. Marts. — Dagmar, Jessen, afg. Hartlepool 29. Marts til Tuborg. — Nerma, K. M. Nielsen, ank. London 30. Marts.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. Gibraltar 27. Marts. — Karen, Uldall, pass. Malta 29. ds. paa Rejse til Aberdeen.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Burntisland 28. Marts til Malmø. Alexy, Lorentzen, pass. Frederikshavn 28. Marts paa Rejse til Greenock. — Dagny, Fieher, ank. Valencia 23. Marts. — Mary, Clausen, ank. Hull 29. Marts.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Windau 29. Marts til Brügge.

Union. Gallia, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 28. Marts til Burntisland. — Caledonia, Storm, Hansen, ank. Kjøbenhavn 30. Marts. — Kotonia, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 24. Marts.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Lübeck 30. Marts. — Carhonia, Mathiasen, ank. Aarhus 25. Marts.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Aarhus 27. Marts. — Selandia, Troensgaard, ank. Rotterdam 27. Marts. — Scælia, Jensen, ank. Stettin 29. Marts.

Holm & Wonsild. Josey, Damm, afg. Newport 29. Marts til Syracuse. — Hugo, Steen, afg. Odense 28. Marts til Methil. — Kai, Hansen, ank. Fairwater 25. Marts. — Erik, Poulsen, ank. Grimsby 31. Marts. — Axel, Christensen, afg. Goole 30. Marts til Aalborg. — Absalon, Grau, ank. Garston 20. Marts. — Asgar Ryg, Thorkelin, ank. Messina 28. Marts. — Chr. Gylstøff, Schmidt, afg. Tyne 27. Marts til Traupuri. — Ulrik Holm, Bonne-lycke, ank. Swinemünde 31. Marts. — Wilh. Colding, Kurtzhals, ank. Kjøbenhavn 30. Marts. — Farmatyr, Nielsen, ank. Tyne 26. Marts. — Veratyr, Villadsen, afg. Ghent 29. Marts til Neufahrwasser.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Newcastle on Tyne 31. Marts. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 1. ds.

Skandia. Shæch Steenberg, Faber, ank. Hull 27. Marts.

Sejlskibe.

Ronne. Lauretine Emilie, Andersen, ank. Landskrona 22. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Horsens 23. Marts. — John Hintze, Knudsen, ank. Stolpemünde 22. Marts. — Amalie, Nielsen, ank. Kastrup 24. Marts. — Weset, ank. Middelsbrough 25. Marts. — Kastor, Klausen, ank. Faxe 25. Marts. — Proven, Olsen, ank. Kalmar 25. Marts. — Bolgen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 25. Marts. — Gudmund, ank. Malmø 27. Marts. — Mercantil, ank. Malmø 27. Marts. — Nestved, Rasmussen, er ankommen til Stolpemünde.

Svendborg. Niels, Nielsen, ank. Swinemünde 24. Marts. — Roto, Olsen, ank. Swinemünde 24. Marts. — Helge, Carlsen, ank. Colchester 23. Marts. — Alfred, Hansen, ank. Blyth 27. Marts. — Lindhardt, Madsen, ank. Rønne 25. Marts. — Erhardt, ank. Drobak 25. Marts. — Valkyrien, Hansen, ank. Porsgrund 25. Marts. — Ludvig, Jørgensen, ank. London 24. Marts. — Brodrene, Jørgensen, ank. Frederiksstad 25. Marts. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Morlaix 26. Marts. — Freir, Jensen, ank. Stokton 24. Marts. — Concordia, Henriksen, ank. Stokton 24. Marts. — Delos, Andersen, ank. Marseille 27. Marts. — Vera, Jensen, ank. Charlestown 27. Marts. — Elise, Andresen, ank. Dundee 27. Marts. — Alma, Hansen, ank. Karlshamn 25. Marts. — Casper, Jørgensen, ank. Aarhus 28. Marts. — Henry Brooke, Petersen, ank. Kjørteminde 28. Marts. — Capella, Hansen, ank. Göteborg 28. Marts. — Standard, Rasmussen, ank. Blyth 30. Marts. — Saga, Clausen, ank. St. Ives 30. Marts. — Fanny, Hansen, ank. Mors 28. Marts. — London, Andersen, ank. Dragør 28. Marts. — Clythia, Nielsen, ank. Halmstad 28. Marts. — Valdemar, Andreasen, ank. Göteborg 28. Marts. — Primula, Carlsen, ank. Kristiansand 29. Marts. — Slesvig, Hoffmand, ank. Rügenwalde 30. Marts. — Asta, Bom, ank. Åhus 29. Marts. — Fulvia, Petersen, ank. Fowey 29. Marts. — Ruth, Vallentin, ank. Middelsborough 28. Marts. — Urda, Pilegaard, ank. Grangemouth 28. Marts. — Jason, Hansen, ank. Dundee 29. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Samesund 30. Marts.

Æra. Adele, Koch, ank. Falkenberg 24. Marts. — Caroline Koch, Groth, ank. Rotterdam 23. Marts. — Svalen, Møllmann, ank. West Wemyss 23. Marts. — Johanne, Hansen, ank. St. Davids 25. Marts. — Hydra, Christensen, ank. Queberron 23. Marts. — Ofelia, Clausen, ank. Warnemünde 24. Marts. — Marthing, Friis, ank. Marstal 25. Marts. — M. Hav, Petersen, ank. Marstal 25. Marts. — Kiana, Christensen, ank. Port Island 26. Marts. — Valkyrien, Weber, ank. Torrevieja 25. Marts. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Aarhus 26. Marts. — Immanuel, Bager, ank. Dysart 27. Marts. — Hecla, Hermanson, ank. Wick 26. Marts. — Yrsa, Albertsen, ank. Ayr Docks 27. Marts. — Castor, Albertsen, ank. Flækkofjord 28. Marts. — Vigilant, Jakobsen, ank. Ipswich 28. Marts. — Danmark, Bager, ank. Laurvik 27. Marts. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Limerick River 27. Marts. — Bertha, Carlsen, ank. Swinemünde 27. Marts. — Karen, Albertsen, ank. Solvesborg 28. Marts. — Freya, Nielsen, ank. London 28. Marts. — Vemyss Castle, Bandholm, ank. Halmstad 28. Marts.

C. W. Obel, Aalborg.

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

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

*Efterretninger for Søfarende omfatter Europa, Nord-Amerikas O.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S. og O.-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). Retninger 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.

675. Signaler forandret. Christiansø. Østersøen. Signalmasten paa Møllebakke paa Christiansø er nu rejst og den ny Signalisering sat i Virksomhed. (Danske Løds, Side 444. Havne-Løds, Side 18). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 157. Kjøbenhavn 1908).

676. Skær fundet. Løb S. om Karmak. Julianshaab V. Grønland. Et Skær med c. 4 m. Vand ved Lavvande er fundet i Lobet S. om Karmak, omtrent midt i Linien mellem den lille Ø Portusuatsiak paa Løbets S.-Side og den V.-ligste Pynt af Niakornarsuk. For at gaa klar af Skæret bør man holde tæt til Portusuatsiak. — Toppen af Karmak 60° 44' N. Br. 46° 53' V. Lgd. (Kort Nr. 148).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

677. Lystønder og Klokketønder udlagt. Sundet. Sverrig. Lystønderne og Klokketønderne ved Malnø og Landskrona og Klokketønden ved Kullagunnarstorpgrundet er atter udlagt.

678. Lystønder udlagt. Ystad og Åhus. Den ydre Lystønde ved Åhus og Lystønden uden for Ystad er atter udlagt.

679. Fyrskibet »Bülk« atter udlagt. Tyskland. Fyrskibet »Bülk« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 274. Kjøbenhavn 1908).

680. Skydeøvelser. Kieler Fjord. Fra 1ste April til 1ste Juni 1908 afholdes Skydeøvelser i Kieler Fjord fra Kl. 6 Fm. til Kl. 3 Em. Det internationale Flag A hejst N. for Marineskolen i Düsternbrook fra Kl. 3 til Kl. 4 Em. og fra Kl. 3 Em. paa Friedrichsort Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den næste Dag. Skydepladsen begrænses fra 1ste April til 25. Maj mod N. af Linien Bülk Fyrtaarn—Fyrskibet »Bülk«—Stein, mod S. af Linien Friedrichsort Fyrtaarn—Körügen Bro, mod Ø. og V. af Kysten, fra 26de Maj til 1ste Juni desuden mod N. af Breddeparallellen 54° 30' N. Br. og Meridianerne gennem Stein og Bülk Fyrtaarn. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Politifartøjer, Düsternbrook, Bülk, Fyrskibet »Bülk«, Friedrichsort Fyrtaarn og Batteriet, hvorfra der skydes, og Pladsen er du spærret for al Sejlads, undtagen for Postdampskibene. Fra Kl. 9—10 og fra Kl. 11½—12½ skydes ikke, og der hejses da et sort Flag under det røde Flag paa de ovennævnte Steder. Nat skydning finder Sted fra Aften Kl. 8 til Kl. 2 Fm., den 27de April, 1ste Maj og 4de—5de Maj. Politifartøjerne føre gult Flag forude og om Natten en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt, over Toplanterne. Anvisninger skal ubetinget følges.

681. Skydeøvelser. Holsts-Flak. Lille-Bælt. Fra Slutningen af Marts til Slutningen af April 1908 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skibet, hvorfra der skydes, viser rød Stander og om Natten tre røde Lanterner og elektrisk Søgelys.

II. Kattegat og Skagerrak.

682. Klokketønde udlagt. Nidingen. Sverrig. Nidingen Klokketønde er atter udlagt.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

683. Vrag i Nordsøen. Foreren af Skonnert »Jens«, Kapt. H. J. Erichsen, har meddelt: Den 17de Marts. 58° 0' N. Br. 1° 56' Ø. Lgd. Vrag af et c. 35 m. langt Skib med Bunden opad, kun faa Pod over Vandet.

684. Forandring af Fyr. Düneninsel. Lystønder. Helgoland. Tyskland. I April og Maj 1908 skal Ø.- og V.-Baakefyrene paa Dü-

neninsel flyttes og N., Ø.- og V.-Baakefyrene forstærkes, hvorfor de midlertidig slukkes. I Indløbet til S.-Havnen er udlagt en rød Lystønde A/A med hvidt Lys med Formørkelser hver 8 Sek., Lys 1 Sek., Morke 4 Sek., i 14 m. Vand, paa 54° 9' 46" N. Br. 7° 54' 24" Ø. Lgd., en sort Lystønde Nr. 2, med rødt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 11½ Sek., Blink 1½ Sek., Morke 2 Sek., Blink 1½ Sek., Morke 7½ Sek., i 4,3 m. Vand, paa 54° 10' 25" N. Br. 7° 54' 32" Ø. Lgd. I Slutningen af Marts eller Begyndelsen af April 1908 ombyttes i N.-Havnen den sorte Spidstønde Nr. 2 med en sort Lystønde Nr. 2, der viser Fire-Blink af 1½ Sek. Varighed med 2 Sek. Morke mellem Blinkene hver 18 Sek.

685. Forandring i Afmærkning. Aussen Weser. Weser. Samtidig med Sommerafmærkningen i Aussen Weser foretages følgende Forandringer:

I Neue Weser ombyttes sort Tønde Nr. 1 med en sort Baaketønde Nr. 1 med Fløj, mærket 1. Paa sort Tønde Nr. 2 borttages Topbetegnelsen.

Lystønden i Dwarsgat Munding udlægges paa sort Tønde 9's i Stedet for paa Tønde 10's Plads.

I Wurster Farvand ombyttes Spirtønde U med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser.

Den røde, faste Vinkel, der lyser ned ad Floden, i Brinkamahof II Fyr borttages, saa at Fyret viser hvidt Lys i denne Retning.

I Sommeren 1908 foretages desuden sandsynligvis følgende Forandringer:

Spirtønde Q i Dwarsgat ombyttes til Forsøg med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lyfyr.

Spirtønde X i Wurster Farvand ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser.

De to Spirtønder C og D paa Bremerhaven-Geestemünde Red ombyttes med to Lystønder, der viser hvidt Lys med Formørkelser.

686. Lystønder udlagt. Brake Red. Weser. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne paa Brake Red atter udlagt.

687. Sommerafmærkning. Forandring i Afmærkning. Jade og Helgoland. Ved Helgoland og i Jade er Sommerafmærkningen udført og Forandringerne i Afmærkningen foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 457 og 506. Kjøbenhavn 1908).

688. Baake borttaget. Voslapp Watt. Innen Jade. Baaken med Ø.-lig Topbetegnelse paa Ø.-Kanten af Voslapp Watt er permanent borttaget. 53° 35' 31" N. Br. 8° 8' 25" Ø. Lgd.

689. Fyr atter tændt. Rottumeroog. Holland. Rottumeroog røde og hvide, faste Fyr er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 460. Kjøbenhavn 1908).

690. Dybde forandret. Fyr forandret. Watum. Ems. I Farvandet mellem Døkegat og Boelt van Watum har der mellem de røde Vagere EE og ED dannet sig en Grund med 3,3 m. Vand. Watum Fyr er derfor forandret, saa at det viser hvidt Et-Blink fra N. 9½° Ø. til N. 27½° Ø., og hvidt, fast Lys fra N. 27½° Ø. til N. 28½° Ø., over Farvandet, i øvrigt uforandret.

691. Dybde. Nordostgat. Zeegat van Terschelling. I Nordostgat er Dybden aftaget saa meget, at Lobet kun bør benyttes af Skibe med ringe Dybgaende. Afmærkningen er forandret.

692. Lystønde udlagt. Zuiderzee. Klokketønde Nr. 14 (t Spijk) er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 14, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek. Om Vinteren ombyttes Lystønden med Klokketønden. 52° 27' 26" N. Br. 5° 46' 36" Ø. Lgd.

693. Vrag borttaget. Vrouwezand S. Zuiderzee. Vraget af den S. for Vrouwezand sunkne Tjalk er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 510. Kjøbenhavn 1908).

694. Dybde. Nieuwe Rotterdamske Waterweg og Noord Pampus. Zeegat van Goeree. I Nieuwe Rotterdamske Waterweg er Dybden 7,3 m. og i Noord Pampus 6,3 m.

695. Fyr midlertidig forandret. Ramsgate. England. Det røde Fyr med Formørkelser paa Ramsgate Ø.-Pier viser midlertidig rødt, fast Lys. 51° 19' N. Br. 1° 25' Ø. Lgd.

696. Grund tiltaget. Spile Shoal. Themsøn. Spile Shoal er tiltaget Ø. efter. Man maa ikke gaa mellem Spile Shoal og Middle Shoal. 51° 27' N. Br. 0° 57' Ø. Lgd.

697. Telefonkabel udlagt. Kethole Reach. Medway. Et Telefonkabel er udlagt fra Skibet »Edinburgh«, som ligger 5 Kbl. N. 41° Ø. fra Yderbuaken paa Oakham Ness, paa 51° 25' N. Br. 0° 29' Ø. Lgd., 3/4 Kbl. i S. 87° Ø. til Grunden, som skyder sig ud fra Sharpness Saltings, derfra 2,3 Kbl. i N. 30° Ø., og derfra over Grunden til Skibet »Acteon« i Stangate Creek. Det er forbudt at ankre i Næreheden af Kablet.

698. Vrag borttaget. Little Nora. Medway. Vraget af Skonnerten »Dashing Wave«, som laa sunket i Little Nora, 1 Kbl. S. 80° V. fra West Cant Tønde, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 517. Kjøbenhavn 1908).

699. Tønde forandret. Hull Red. Lys- og Klokketønde Nr. 9 paa Hull Red er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Stump-tønde. 53° 44' N. Br. 0° 16' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

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

700. Vrag bortsprængt. Dover Harbour. England. Vraget af Fartøjet »Courier«, der laa sunket 4 Kbl. N. 89° Ø. fra Dover South Breakwater Hoved, er bortsprængt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 630. Kjøbenhavn 1908).

* *) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favn til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

701. Baake bortskyllet. St. Helier Harbour. Jersey. Channel Islands. Baaken paa Platte Rock, 140 m. S. for Hermitage Bolgebrøder i St. Helier Harbour, er skyllet bort. 49° 10' N. Br. 2° 7' V. Lgd. Den vil snarest muligt atter blive opført.

702. Vrag uskadeligt. Drake Channel. Plymouth Sound. Vraget af Lægteren »Mauda», som var sunket i Drake Channel, 1½ Kbl. S. 28° V. fra Flagstangen paa Millbay Pier, er uskadeligt for Skibsfarten. 50° 21' N. Br. 4° 9' V. Lgd.

703. Fyr tændt. Bideford Bar. England V.-Kyst. Et Fyr med Formærkelser er tændt paa Brauntun Burrows, 11½ Kbl. N. 35° V. fra Bideford øvre Fyr. Lyset er hvidt fra S. 84° V. til S. 59° V., rodt fra S. 27° V. til S. 5° V., i øvrigt formærket. Lysvinklerne forandres efter Barrens Forandringer. Det vises fra en rød, 7 m. høj Gitterhaake. 51° 5' N. Br. 4° 13' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 193. Kjøbenhavn 1908).

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

704. Forandring af Fyr. Table Bay. Syd-Afrika. Omtrent den 15de April 1908 slukkes Mouille røde, faste Fyr. 33° 54' S. Br. 18° 24' Ø. Lgd. Paa Hovedet af Table Bay Bolgebrøders Forlængelse tændes et rodt Fyr med En-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Linsapparat af 4de Orden. 33° 54' S. Br. 18° 26' Ø. Lgd. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Bolgebrøderens Forlængelse antages samtidig at blive slukket.

705. Grund rapporteret. Haste Rock NØ. Salem Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. En 4 m. Klippe er rapporteret at lide 7½ Kbl. NØ. for Haste Rock Spiritønde Nr. 7.

706. Fyrskibet »Sow and Pigs» midlertidig ombyttet. Vineyard Sound. Massachusetts. Fyrskibet »Sow and Pigs» Nr. 41 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 66. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 41.

707. Fyr forandret. Plum Island. Long Island Sound. New York. Plum Island hvide Fyr med Et-Blink hver 30 Sek. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 7½ Sek., i øvrigt uforandret. 41° 10' 25' N. Br. 72° 12' 43' V. Lgd.

708. Vrag borttaget. Governors Island N. New York. Vraget af Bugserbaaden »Edgar F. Luckenbach», som var sunket i Indløbet til East River, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 573. Kjøbenhavn 1908).

709. Vrag afmærket. New York Lower Bay. En Kullægter er sunket i New York Lower Bay. En vandret tribet Spiritønde er i 6 m. Vand udlagt tæt SV. for Vraget, fra West Bank Fyr i S. 47° Ø. og fra Romer Shoal Fyr i S. 72½° V. 40° 30' 25" N. Br. 74° 2' 25" V. Lgd.

710. Fyr upaalideligt. Hillsboro Inlet. Florida. Hillsboro Inlet Fyr er upaalideligt og kan vise hvidt Blink i Stedet for rodt Blink. 26° 15' 32" N. Br. 80° 4' 44" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav

711. Baake odelagt. Egmont Key Shoal. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Egmont Key Shoal røde Jernbaake, 7/8 Sm. N. 82½° V. fra Egmont Key Fyr, er skyllet bort og opføres ikke igen. 27° 36' 12" N. Br. 82° 46' 35" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

712. Vrag odelagt. Sandy Point (Punta Arenas). Grund tiltaget. Triton Bank. Magellan Stræde. Chili. Paa Sandy Point Rødt er Vraget af Skibet »Doterel», som laa 6 Kbl. SØ. fra det gamle Baadhus, adspiltet. Det gamle Baadhus: 53° 10' S. Br. 70° 54' V. Lgd.

Triton Bank er tiltaget S. efter. Den røde Spidstønde, som afmærker den, ligger paa dens Yderkant. 52° 37' S. Br. 69° 55' V. Lgd.

713. Tidssignal gives atter. Valparaiso. I Valparaiso gives Tidssignalet med Ballon atter fra Naval School. 33° 1' 50" S. Br. 71° 38' 30" Ø. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

714. Lystøndes Karakter. Porto del Lido. Italien. Lystønden ved Yderenden af S.-Dæmningen ved Porto del Lido viser rodt, fast Lys.

715. Sunket Vrag. Tsaregrad Munding. Dniester. Sortehav. Rusland. Vraget af et Sejlskib ligger sunket midt i Lobet og spærrer Indløbet til Tsaregrad Munding. To Master er over Vandet. 46° 5' N. Br. 30° 28' Ø. Lgd.

716. Rønde gravet. Afmærkning og Belysning. Taganrok. Azovske Hav. Fra Taganrok Havn er gravet en 43 m. bred Rønde, som gaar fra Taganrok N.-Moles Hoved 2, Sm. i N. 20° V. Den er afmærket med røde Tønder paa V.-Siden, sorte Tønder paa Ø.-Siden. Ved Røndens N.-Ende er opført to Ledebæker, som holdt overet i N. 20° V. og S. 20° Ø. leder gennem Rønden. Forbaaken er en grøn, 15 m. høj Støtte, hvorfra vises et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. 47° 14' 30" N. Br. 38° 56' 20" Ø. Lgd. Bagbaaken er en hvid, 13, m. høj Støtte, hvorfra vises et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 11, m.

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

717. Fyrskibet »Ras Marbut» ombyttes med en Lystønde. Aden. Golf of Aden. Den 1ste Maj 1908 ombyttes Fyrskibet »Ras Marbut» med en rød, spids Lystønde, der viser to røde, faste Fyr. Den ligger 4 Kbl. S. 84° V. fra Ras Marbut. 12° 47' N. Br. 44° 58' Ø. Lgd.

718. Fyr forandret. Dholera. East Cape. Gulf of Cambay. Forindien V.-Kyst. Dholera Fyr er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvidden: 13 Sm. Linsapparat af 5te Orden. Brændetid: 1ste September—31te Maj. Det lyser fra N. 66° Ø. gennem Ø. til S. 3° Ø. Det vises fra en hvid, 18 m. høj Baake, som staar 3 Sm. S. 1° Ø. fra Whittle Bandar Fyr. 22° 8' 20" N. Br. 72° 19' 30" Ø. Lgd.

719. Klokketønde udlagt. Surat Red. Gulf of Cambay. Forindien V.-Kyst. En Klokketønde er udlagt i 1 m. Vand i Indløbet til Tapti River, Surat Red, 2½ Sm. S. 7° Ø. fra Tapti Fyr. 21° 0' 30" N. Br. 72° 38' 0" Ø. Lgd.

720. Tønde flyttet. Bombay Harbour. Forindien. Elephanta Spit sort og hvid vandret stribede Spidstønde er flyttet 2½ Kbl. N. 1° Ø. hen og ligger nu i 3 m. Vand, 1, Sm. N. 27° Ø. fra Toppen af Elephanta Island. 18° 59' N. Br. 72° 57' Ø. Lgd.

721. Fyrskibet »Krishna» atter udlagt. Bay of Bengal. Birma. Fyrskibet »Krishna» er atter udlagt og det midlertidige Fyrskib inddraget. 15° 37' N. Br. 95° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 257. Kjøbenhavn 1908).

722. Tønde flyttet. Centre Middle Bank. Rangoon River. Gulf of Martaban. Birma. Centre Middle Bank Tønde, i Rangoon River, er flyttet 1½ Kbl. S. 29° Ø. hen og ligger nu 9 Kbl. N. 54° V. fra Elephant Point Obelisk, som staar paa 16° 28' N. Br. 96° 19' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betydet nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg. Korts eller Bogs Nr. Holland: N 214 Noordzee. De Schelde van Vlissingen tot Antwerpen. I: 50,000. Februar 1908. 2,10 fl.

INDHOLD:

Det norske Forslag til Beskatning af fremmed Bjergningsvirksomhed. — Kjøbenhavn, d. 2. April 1908. — Overadmiralitetetsretsdom. — Vejrovsersigt over Nordatlantehavet for April Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Koh og Sulg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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 samt og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	87 ³ / ₄ — ¹ / ₂	87 ¹ / ₄	87 ³ / ₄
Danmark.....	—	—	—
Norden.....	—	76 ³ / ₄	78
Kjøbenhavn.....	—	50	50 ³ / ₄
Carl.....	—	—	—
Dannebrog.....	—	74 ³ / ₄	77
Skjold.....	—	48	50
Urania.....	—	30 ¹ / ₂	32 ¹ / ₂
Union.....	53 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	53	53 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....	—	74	76
Højmdal.....	—	—	—
Østasiatiske.....	113 ¹ / ₂ — ³ / ₄	113 ¹ / ₂	113 ³ / ₄
Østersøen.....	—	—	—
Nordøen.....	—	12	15
Gorm.....	—	—	—
Torm.....	—	—	—
Inga.....	—	—	—
Cimbria.....	—	—	—
Vesterhavet.....	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	—	—	—
Foren. Bugser-Selsk.....	—	—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	57 ³ / ₄ — ¹ / ₄ —57	56	56 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....	—	100	104
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....	—	97 ¹ / ₂	100
5 % Østasias. Komp.....	—	99	100
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % stats amort.....	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	—	95 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	84	84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	—	87	89
4 % — — 2. Serie..	—	91 ³ / ₄	92
4 % — — 1. — ..	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	—	86 ³ / ₄	88
4 % — — 7. — ..	—	91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..	—	91 ¹ / ₄	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	—	92 ¹ / ₄	92 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	—	150 ¹ / ₄	151
Privatbank.....	100 ³ / ₄ — ¹ / ₄	100 ¹ / ₄	100 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	—	121 ¹ / ₄	122
Handelsbank.....	—	125 ¹ / ₂	126 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	85 — 84 ¹ / ₂	35 ¹ / ₂	35 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	—	65 ¹ / ₄	66
Helsingørs Jærnsk.....	98 ¹ / ₂	98	100
Sukkerfabr.....	215 — 216	215 ¹ / ₄	215 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	—	140 ¹ / ₂	141 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 31. Marts 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.80	89.10
London.....	18.22	18.19
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	150.60	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Marts 1908.

Russiske Noter.....	218.95
4 % Russiske Consols.....	81.20
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	73.40
5 % Mexikanske 1899.....	100.60
5 % Rumænske Stats.....	100.70
4 % — — 1890.....	93.20

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

„Foren. Dampsk.“ 16,000, „Norden“ 10,000, „Kbhvn.“ 28,000, „Skjold“ 6,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 232,000, „Østas. Komp.“ 254,000, „Danmark“ 2,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 4,000, „Union“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

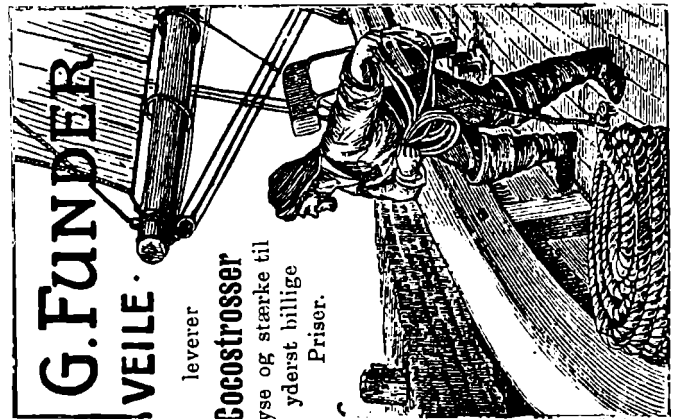
Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42



Landbrugslotteriet.

Fornyelsen slutter den 6. April.

Ikke fornyede Sædler sælges den 7.

Senere tiltrædende Spillere maa betale for de forrgaende Trækninger.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

at
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹/₂, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹/₂, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jorduhn, i Løgster Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbund. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

C. P. Schweiglers

Skibsbyggeri.
Dyngarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Dampskibsfører.

Til et herværende større
Rhederis c. 3000 Tons d. w.
Damper søges straks til Af-
løsning af en anden Skibs-
fører en dygtig Mand, som
kan overtage for et Beløb af
Kr. 20,000 i Selskabets Aktier.
Billet, mrk.: „213“, mod-
tager dette Blads Kontor.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri
Vejle
anbefaler sig med alt til Faget hørbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

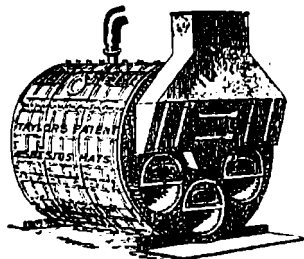
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

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.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet

„Viking“.

Imod Aflevering af Ud-
bytte-Kupons for Aaret 1907
udbetales Udbyttet for Aar-
et 1907 med 4 pCt. —
Kr. 40 pr. Aktie — daglig
imellem Kl. 11—1, paa
Selskabets Kontor, Amalie-
gade 22 St.

Kbhvn., d. 31. Marts 1908.

P. B. V.

A. O. Andersen & Co.

Skibs proviantering N. I. Pedersens Eftflg.

(Rudolph Andersen.)

Esbjerg.

Borgergade 74, 11j. af Jyllandsgade

Telefon 20.

Billigste Priser. Bedste Betjening.

P. Jønsens

Vink til unge Førere og
Styrmænd

og

Vore Sømands Uddannelse.

J. Frimodts Forlag.

Til Salg ved enhver Boghdl.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Schmidt's

Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

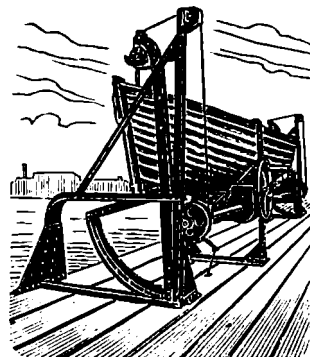
KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69, Kjøbenhavn K.

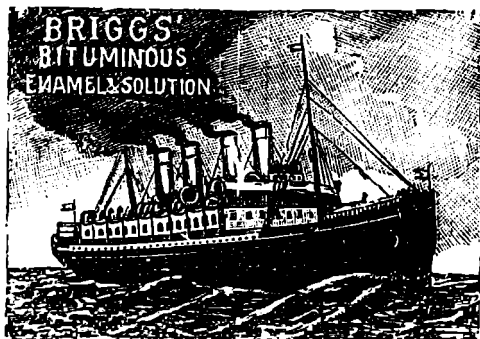
Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“.



Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emulsion

paalægges varm — 1/10“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Patentbanken

Aktieselskab

Vestervoldgade 4. . . . Kjøbenhavn B.

Telefon H 737.

Afdeling B: Skibshypotek.

Afdeling C: Skibsbygning, Nybygninger af enhver
Art og Størrelse, samt Salg af gamle Skibe.

Alle Forespørgsler besvares omgaaende.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telt. 987.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladoplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

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

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stededores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

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

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smiths“,
„Smiths“,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith“,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Skibsfører Sigurdsons

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 39, Evelyn Street,
London, 39 & 49, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport near Ill, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdson, Nordby, Fang.

Gaver til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

**Ægte engelsk
Bitumenferniss**

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

**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.

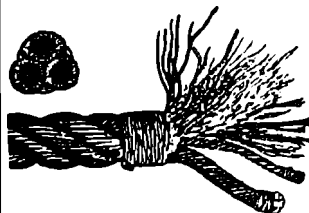
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

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

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

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

Taifuntrosser



(pat. Tycki., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

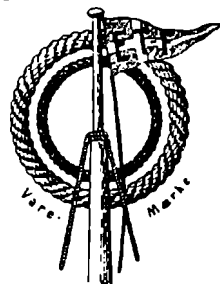
Kjøbenhavn K.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassees Kød anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 466 & 500.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palmé 470 x.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreklædning.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. April 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons solvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wtrerope
Redningskrandse og Redningsbælter.



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

Forlang min illustrerede Prisliste.

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.

Tyne Dock Engineering Co. lim.
South Shields
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Anna Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

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



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

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

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

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

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

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

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.
Havarieexpert.

Kontor: Holstelns Gade 16, B.
Telf. Øbro 1125 y.
Telegr.-Adr.: »Superintendent».



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Bredbænder

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gæstemarken.

Fabrik for selvsmørende Løsehjul.
Telf. 29,779 y.

Brugte Frimærker købes. Alle
Slags udenlandske Frimærker
samt Frimærkesamlinger kø-
bes. Omgaaende kontant Af-
regning. Hans Skovsgaard, Fri-
mærkeforretning, Esbjerg.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.

Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftl.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPFABRIK - YANNA

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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Skibsførere og Styrmand,

hvis Skibe befarer Atlanterhavet, og som kunne ønske
velvilligst at foretage meteorologiske Observationer for
det danske meteorologiske Instituts nautiske Afdeling,
bedes henvende sig til Afdelingschefen, Kaptajn C. J.
Hansen, paa Met. Institut i Grønningen hver Dag Kl.
10—3.

Til Skibsbrug

anbefales:

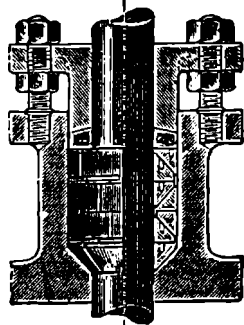
Carlsberg

Pilsner
Lagerøl
Porter
Exportøl
Skattefri, lys og mørk
Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47.

Telefon 4980.



Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amallegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Trafikes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Nissen

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

PALLE SØRENSEN S EFT.
ULRE INSTRUMENTFABRIK

Lager af Ulre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Nordlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Skibsfører Sigurdens

Patent

Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport moor III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers

og
Sigurdens, Nordby, Fanø.

Gaver til Semandemissionen.
I fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 9. April 1908.

Den med saa megen Interesse imødesete Afgørelse for Overadmiralitetetsretten i Spørgsmaalet om Lodsningsunder Bugsering er endelig falden, og Overadmiralitetetsrettens Dom af 28. Marts, der fandtes gengivet i sidste Nummer af Bladet, har altsaa fuldstændig kuldkastet den af Sø- og Handelsretten i Dom af 11. September 1907 hævdede, og omhyggeligt motiverede, Opfattelse af Spørgsmaalet om Førerens Farvandskendskab i Henhold til Loven af 30. Marts 1906.

Efterretningen om denne Afgørelse er bleven modtaget med en dyb Følelse af Skuffelse og Harme. Skuffelse fordi man overalt indenfor Skibsfarten havde ventet det modsatte Resultat selv af en Domstol som Overadmiralitetetsretten, om hvilken det gælder, at man har al sin Skarp-sindighed behov for at holde Rede paa, hvor den administrative Myndighed ophører, og hvor den dømmende begynder. Harme, fordi man har det bestemte Indtryk, at Skibsfarten i hele denne Sag har været Genstand for en illoyal Behandling, der nu er kulmineret i en inappellabel Afgørelse, der kort og godt fastslaar, at Skibsfarten i Grunden er til for Lodsvæsnets Skyld, idet den fortolker Loven af 30. Marts 1906 ud fra Synspunktet Lodstvang under Bugsering.

Vi ønsker ikke at sigte Lodsvæsnets Repræsentant i hin forberedende Kommission for med Overlæg at have ofret Skibsfartens Interesser paa det Tidspunkt, da hele Sagen laa i hans Haand, og vor personlige Overbevisning er den, at der i Kommissionen blev handlet i god Tro ikke blot fra Skibsfartens og Bugservæsnets, men ogsaa fra Lodsvæsnets Side. Men naar denne Indrømmelse er gjort, da skal det ogsaa siges uden Forbehold, at Resultatet vanskeligt kunde være bleven slettere, selv om den gode Tro intet Øjeblik havde eksisteret. Paa ethvert Punkt er nemlig Skibsfartens Interesser bleven skudt til Side eller misbrugt i denne Sag. Dens Hovedstandpunkt, som mentes urokkelig fastslaaet ved Kommissionsarbejdet, blev ved første Lejlighed forladt af de Myndigheder, der skulde bringe Arbejdet videre, under falsk Flag kom Lovforslaget frem paa Rigsdagens Bord, og under Synsvinklen »Skat paa Skibsfarten til yderligere Forstærkelse af Lodsmonopolet«, blev Loven endelig fortolket, først af Marine-ministeriet selv og nu sluttelig af dettes Overadmiralitetseret — en militær Domstol, der hører hjemme i Enevælden, og som, hvis den ved Forfatningsændringen havde skiftet Navn sammen med Marinens øverste Administration, i dette Øjeblik havde heddet »Overmarineministerieret«.

Behøves der mere for at fastslaa den illoyale Behandling. Vi kan vanskeligt tro det. Og naar det fra anden Side i Anledning af den faldne Dom, er bleven paastaet, at Skibsfarten selv bærer sin Del af Skylden for det tvivlsomme Resultat, saa skal det her med Eftertryk siges, at Skibsfarten har hverken Lod eller Del i dette Makværk. At dette er mere end en slet og ret Paastand fremgaar, alt andet ufortalt, af Sø- og Handelsrettens ovenfor omtalte Dom af 11. Septbr. f. A., af hvilken vi skal hidsætte følgende:

»Loven er udarbejdet paa Grundlag af Betænkningen fra en Kommission bestaaende af Delegerede fra Sejlskibsvæsnets, Bugservæsnets og Lodsvæsnets; i denne Betænkning udtales det som samtlige Delegeredes Mening, at Be-

lingelsen for at Lodsernes Eneret skal anses for krænkelse, maa være den, »at en i det paagældende Farvand ganske ukendt Fører . . . benytter Bugserhjælp uden at tage Lods«. I samme Betænkning fremsættes Forslag til den Bestemmelse, der — i noget ændret Form — udgør 2det Punktum [Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Farvand, anses han umiddelbart derefter som farvandskendt i det paagældende Farvand og har Ret til i dette at lade sig bugseres uden at benytte Lods.] i den ovenfor citerede Del af Loven, men ligesom det efter det oplyste maa betragtes som givet, at i hvert Fald Skibsfartens Delegerede gik ud fra, at Bestemmelsen kun skulde gælde den Fører, der aldrig tidligere havde navigeret i Farvandet som selvstændig Fører uden Lods-, Bugserings- eller anden lignende Hjælp, er den samlede Kommissions Betænkning affattet saaledes, at den heller ikke godt findes at kunne læses paa anden Maade.

Marineminiesteriets Overdomstol har ikke rokket ved denne Fremstillings Rigtighed, og dens rene Ord med Hensyn til det Standpunkt, som Skibsfarten og forøvrigt hele Kommissionen har indtaget, faar vel derfor staa til Troende. Ligesaa lidt har for Resten Dommen søgt at imødegaa den velskrevne Sø- og Handelsretsdoms indgaende Motivering af sit Standpunkt. Om der heri ligger en Antydning af, at Rettens Medlemmer har maattet opgive at formulere en fælles Motivering, skal vi af gode Grunde lade være usagt, men det maa i hvert Fald forekomme en Lægmand at være kun lidet hensynsfuldt overfor Sø- og Handelsretten, at dennes omhyggelige Præmisses er fejlet til Side af den halvt administrative Militærdomstol med en kort Bemærkning om, at »der maa gives Appellanterne Medhold i, at det i den nævnte Lov er sat som en Betingelse for, at en Skibsfører kan anses som farvandskendt med Ret til at lade sig bugseres, uden at benytte Lods, at han som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 Aar har benyttet Lods i det paagældende Farvand.«

Til Trods for et dygtigt ført Forsvar er Slaget imidlertid tabt, og for saa vidt hele Sagen havde været af ganske underordnet Betydning, havde der formentlig nu ikke været andet at gøre, end at lide sig i det ved Overadmiralitetseretsdommen fastslaaede ny System for Lodstvang. Men dette er saa langt fra Tilfældet. Spørgsmaalet er af indgribende økonomisk Rækkevidde saavel for Sejlskibsfarten som for den moderne Lægterfart, og vi ser derfor ikke rettere, end at Skibsfarten gennem sine Organisationer bør kræve Spørgsmaalet om Lodsningsunder Bugsering optaget paany fra Grunden af.

Redaktøren har naturligvis Ret — det har en Redaktør for Resten altid i sit eget Blad — naar han i den ovenstaaende Artikel giver sin Harme Luft over den Uret, der tilfojes Skibsfarten, thi selv *Vi*, for hvem det strængt alvorlige ellers ikke ligger lige for, folte os grebet af en dyb Højtidelighed, da *Vi* stod Ansigt til Ansigt med den allerhøjeste Overadmiralitetseret paa det gamle Raadhus, og hørte Dommen med den lovende Titel Nr. 11007 blive oplæst.

Sligt oplever *Vi* vist aldrig mer, det var en Fornærmelse, som den føler, der overværer, at en kostbar Mumie bliver viklet ud af sit Svøb. Og saa havde denuer her jo endda ingen Alder, der var værd at tale om. Den sov læn med Enevælden, kom ganske vist atter til Live i 64, men dog ikke mere, end at en Navigationsdirektør, der tilmed selv ikke staar Enevældens Princip fjernt, i 1893 ved Udgivelsen af sit »Uddrag af Danske Søfartslove«, kunde betragte den som højsalig.

Nu kom den altsaa paany ud af Ligklædet, manet frem af en raadsnar og ikke uvittig Kammeradvokat og med en Instruks af 30. April 1806 i Haanden, til dyb Beskæmmelse for »D. F. D. S.«s nærgaaende Overretssagfører, der næsvist havde tilladt sig at knibe Tornerose i Armen for at overbevise Verden om, at hun virkelig var død.

Men lad os lade det højtidelige fare og holde os til den mere fornøjelige Side af Sagen, til de administrative Myndigheder. Vi vil saa nødig være nærbødige, og kun fordi det ikke er os muligt at sige noget kænner, vover Vi at komme frem med, at det høje Marineministerium leder vor Tanke hen paa — Mark Twain's Kamæleon. Dette fortrefelige Krybdyr kunde, som bekendt, skifte Farve og Karakter, blive rød, gul, grøn osv., blot man satte den paa et Stykke Klæde af den paagældende Farve. Ligesaa med de administrative Myndigheder i det høje Ministerium. Sæt dem i Kommission med Skibsfarten om Bord paa en Sleberbaad og de faar Kulor af det loyale Lodsvæsen, sæt dem op i Rigsdagen, og de vil straks højse den betrængte Skibsfarts Nødsignaler. Sæt dem endelig op i selve den røde Bygning og de vil straks puste sig op og blive gule og enevældige som Dyrenes Konge.

Véd De forøvrigt, hvorledes det til Slut gik den humoristiske Forfatters berømte Dyr. Jo, hans letsindige Husholderske vilde en Dag underholde sine Kaffesøstre med Kamæleonens Præstationer, og det taalmodige Dyr maatte efterhaanden gennemgaa alle Regnbuens Farver. At se de rene Farver var imidlertid ikke nok for de rafinerede Damer, og som Forestillingens Clou hentede Husholdersken et skotskørnet Klæde, som hun anbragte Dyret paa. Men se det skulde hun ikke have gjort, for da brast den skikkelige Kamæleon af Overanstængelse, og det skotskørnede blev ødelagt.

Det var navnlig det Vi kom til at tænke paa, da Vi saa Kammeradvokaten letsindigt sætte de høje ministerielle Administratorer over i Overadmiralitetsretten.

Vi.

Fra Indenrigsministeriet har vi modtaget Eksemplarer af de paa andet Sted i Bladet under Artiklen »Tilsynet med danske Skibe i britisk Havn« omtalte Bekendtgørelser af 28. Marts d. A. nemlig:

Bekendtgørelse om Ændringer i Bekendtgørelserne af 5. Oktober 1903 og 10. Juni 1905 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., samt

Bekendtgørelse om Ændringer i Vejledning af 10. Juni 1905 for de ved Tilsynet med Dampfartøjer m. m. beskikkede Synsmænd.

Konsul Peter L. Fisker fejrede d. 4. ds. under megen Deltagelse fra alle Sider sit 25 Aars Jubilæum i det bekendte Mæglerfirma Hecksher & Søn. I Aaret 1890 overtog han ved Konsul Carl Heckshers Dødtillidning stillingen som Firmaets Chef, og blev samtidig Forretningsfører for Dampskibsselskaberne København og Østersøen, hvortil han senere føjede Dampskibsselskaberne Union, Inga, Dan og Ocean.

Konsulen har ved Oprettelsen af »Cosmopolitan Line« søgt at indvinde et nyt Felt for dansk Skibsfart, og vi ved ikke ved denne Lejlighed noget bedre at ønske for Konsul Fisker og hans Virksomhed, end at den Trængselsperiode, der har knyttet sig til dette Foretagende, nu maa være forbi — et Ønske, som heldigvis synes at finde Støtte i de nu foreliggende Konjunkturer.

Toldklarering i Swinemünde. Konsulatet i Stettin har indberettet til Udenrigsministeriet, at Skibe, der anløber Swinemünde Havn, paa Forlangende kan blive toldklareret og undersøgt af Sundhedspolitiet ved Nattetide. En Betingelse herfor er det, at Skibet i Henhold til Toldvæsnets Bestemmelser om Toldklarering har anmeldt sin Ankomst til »Schiffahrtsamt« i Swinemünde inden Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Aften.

Udenrigsministeriet meddeler:

Skibsfarten paa Norrland. I Følge Indberetning fra Generalkonsulatet i Stockholm har Nattefrosten i den forløbne Maaned svækket Haabet om en tidlig Aabning af Skibsfarten paa de norrlandske Havne.

Som det nu tegner til, vil der i Distriktets sydligere Havne som Hudiksvall og Sundsvall ikke kunne ventes aabent Vand før henved 1. Maj, nordligere, som i Piteå og Luleå, henved 15. Maj.

Atlantehavstrafiken. London, d. 6. April. (Ritz. Bur.). Efter hvad der telegraferes fra Liverpool vil de af de italienske og de tyske Dampskibslinier foretagne Nedsættelser af Passagerlaksterne mellem De Forenede Stater og Middelhavet sandsynligvis foraarsage en Tarifkrig. Et af de ledende britiske Dampskibsselskaber har vedtaget Forholdsregler i den Anledning, og andre Selskaber er bestemt paa at gøre det samme.

Vi har modtaget følgende:

Kullosning i Helsingør. Til Oplysning for de Redere, som muligt er ukendt med Udgifterne ved Kullosning i Helsingør, skal jeg herved tillade mig at oplyse, at Kulmodtagerne dér beregner 9 d. pr. Ton for Losning. Ligeledes søger de altid at faa indført i Certepartiet, at Skibet skal klarere ved Købmandens Mægler, og beregner derfor 25 Øre pr. R.-T.

Det tilraades derfor kun at slutte paa Balcon-Charter, samt stipulere Losningsudgifterne i Lighed med andre danske Havnes, eller en Forhøjelse i Fragten af 5 à 6 d. pr. Ton.

Reder.

Aalborg Dampskibsselskab giver 4 pCt. Udbytte for det forløbne Aar.

I Danzig har Vorsteheramten der Kaufmannschaft erklæret Sø- og Flodskibsfarten for aabent fra d. 1. April d. A.

Tilsynet med danske Skibe i britisk Havn.

Fra Indenrigsministeriet har vi modtaget følgende Meddelelse:

I Henhold til Tillæg af 1906 til den engelske »Merchant Shipping Act« vil danske saa vel som andre Nationers Skibe, der fører mere end 12 Passagerer til eller fra Steder eller mellem Steder i Det Forenede Kongerige af Storbritannien og Irland, i britisk Havn, paa samme Maade som britiske Skibe, bliver underkastet et fuldstændigt og aarligt Tilsyn ved Board of Trades Embedsmænd i Henseende til Skibets og Maskineriets Bygning, Udstyr, Værelseholdelse m. m. Den engelske Lovgivning hjemler dog Fritagelse for saadant Syn for Skibe, der er hjemmehørende i Lande, hvis Skibssyn Board of Trade ved Overenskomst har godkendt, for saa vidt vedkommende Skib er forsynet med Certifikat for i Hjemlandet at være underkastet det lovbefalede aarlige Syn. En saadan Overenskomst med England og den deraf følgende Begunstigelse for danske Skibe i britisk Havn har Ministeriet opnaaet efter Forhandling med Board of Trade, saaledes at altsaa det danske Skibssyn godkendes; det har dog været nødvendigt at foretage nogle faa Ændringer

i de Betingelser, som hidtil har været krævet opfyldt af danske Skibe i Henhold til Lovgivningen om Tilsyn med Dampfartøjer.

Hovedbetingelsen for, at et dansk Passagerskib (jfr. ovenfor om Forstaaelsen af dette Udtryk) i britisk Havn er fritaget for at underkastes Syn ved Board of Trades Foranstaltning, er, at det aarlig underkastes et fuldstændigt Syn med Hensyn til hele Skroget, Maskineriet og alt Tilbehør, og at dette Syn foretages ved Synsmænd, der er udnævnt af den danske Regering. Det fremgaar heraf, at ingen Del af Synet, hvis dette ønskes taget for gyldigt i britisk Havn, kan foretages ved Klassifikationsselskabernes Foranstaltning.

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 er udnævnt af den danske Regering, eller af en i det paagældende Land af sammes Regering udnævnt Synsmand.

Til Brug for Skibe, som ønsker den nævnte Begunstigelse fra Board of Trades Side, er der udarbejdet Skema til Synsforretning (»Certifikat«). Dette Certifikat maa Rederen eller hans Befuldmægtigede lade attestere af Stedets engelske Konsulat samt derefter overgive til Skibsføreren, for at det paa Forlangende kan blive forevist i engelsk Havn.

Board of Trades Embedsmænd er berettiget til at undersøge, om Skibet med Maskineri og Tilbehør er i Overensstemmelse med Certifikatet.

Det vil af det foregaaende fremgaa, at medens efter dansk Lov (Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 § 31) det Skib er at anse som Passagerskib, der er indrettet til at befordre Passagerer i større Antal end 20, kommer det efter engelsk Lov an paa, hvor stort et Antal Passagerer Skibet virkelig fører, idet Grænsen sættes ved 12 Passagerer. De af den danske Regering i de forskellige danske Havne og Steder udnævnte Synsmænd har i denne Anledning modtaget Anvisning om, at de efter Begæring fra Rederen eller Føreren af et dansk Dampskib, der er indrettet til at befordre højst 20 Passagerer vil have at syne det ommeldte Skib som Passagerskib og at udstede Certifikat herfor, idet det paagældende Skib da selvfølgelig i alle Henseender maa tilfredsstille de strængere Fordringer, der stilles til Passagerskibe.

For at gennemføre den opnaaede Overenskomst med Board of Trade vil det endelig være nødvendigt at foretage enkelte Ændringer i Bekendtgørelserne af 5. Oktober 1903 og 10. Juni 1905 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. Bekendtgørelse, indeholdende disse Ændringer, er udstedt samtidig med denne Meddelelse og træder i Kraft d. 1. Januar 1909.

For Aaret 1908 vil Syn i Overensstemmelse med de nugældende Bestemmelser være tilstrækkeligt, men fra 1. Januar 1909 maa danske Passagerskibe, som farer paa britisk Havn, og som ønsker dersteds at nyde de oftnævnte Begunstigelser, være forsynet med det ovenfor omhandlede Certifikat; naar vedkommende Reder eller Føreren af Skibet begærer det, vil de ny Bestemmelser derfor være at følge af Synsmændene ved Syn, der afholdes i indeværende Aar.

Opmærksomheden henledes paa, at efter ovennævnte engelske Lov er danske saa vel som enhver anden Nations Skibe, være sig Passager- eller Fragtskibe, udsat for at blive standset i britisk Havn, saafremt de maatte befindes at være usikre som Følge af mangelfuld Tilstand af deres Skrog, Udstyr eller Maskineri eller som Følge af Overlastning eller urigtig Lastning, hvorunder

Board of Trade henregner mangelfuld Ventilation af Lastrummene, særlig naar disse indeholder Kullast.

Indenrigsministeriet, d. 28. Marts 1908.

Reglement

af Marts 1908 for „Den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn til Afgørelse af Sager om Betaling for Bjærgninger ved Selskabet Em. Z. Svlitzer's Bjærgnings-Entreprise“.

I Tilslutning til vor Meddelelse i sidste Nummer af Bladet angaaende Den permanente Voldgiftskommission gengiver vi nedenstaaende det for denne fastsatte Reglement:

Kommissionen bestaar af 6 Medlemmer, nemlig en Formand, en Næstformand, og 4 andre Medlemmer foruden højst 4 Suppleanter. Enhver Sag, der forelægges Kommissionen til Afgørelse, bliver at behandle af 3 af dens Medlemmer, nemlig af Formanden eller Næstformanden som Leder af Møderne samt af 2 af de andre Medlemmer, eventuelt af disses Suppleanter.

Formanden og Næstformanden træffer selv Aftale om Fordelingen af Arbejdet mellem dem indbyrdes, saaledes at som anført Formanden eller Næstformanden skal deltage i Behandlingen af hver Sag. Om Fordelingen af Arbejdet mellem de andre Medlemmer og om Valget af Medlemmerne træffes særlig Overenskomst.

Naar en Sag ønskes forelagt Kommissionen til Afgørelse, har Paagældende at tilstille dens Formand de til Sagen hørende Papirer med Oplysning om, hvem der er Parter i Sagen eller skal repræsentere disse. Formanden skal derpaa selv eller gennem Næstformanden, eftersom han eller denne skal være Leder af Møderne i Sagen, gøre de andre 2 Medlemmer, som skal deltage i Sagens Behandling, bekendt med Aktstykkerne, og Lederne har dernæst med fornødent Varsel at indkalde de 2 Medlemmer samt de opgivne Parter eller disses Repræsentanter til Møde med Opfordring til dem om paa dette at fremkomme med de Oplysninger i Sagen, som fra den ene eller den anden Side maatte anses for ønskelige. — Indbringes Sagen for Kommissionen inden den i Sølovens § 227, 2det Punktum givne Frist af 14 Dage efter Voldgiftsoverenskomstens Afslutning har Parterne derhos at dokumentere, at de underkaster sig Kommissionens Afgørelse. Kommissionen kan tillige forlange, at de, der er opgivne som Parter i Sagen, skal godtgøre Rigtigheden deraf.

De Medlemmer af Kommissionen, som deltager i Sagen, kan, hvis de anser det for rigtigt, indrømme Parterne en passende kort Frist til at tilvejebringe og i et nyt Møde at forelægge de ønskede Oplysninger, som Parterne da faar Lejlighed til gensidig at blive bekendt med og eventuelt at berigtige.

De 3 paagældende Medlemmer af Kommissionen afholder derefter, uden at andre er til Stede, Møde for at træffe Afgørelse af Sagen (derunder ogsaa af Spørgsmaalet om Omkostningerne ved denne og hvem der vil have at afholde dem). Opnaas der ikke fuld Enighed ved mundtlig Forhandling derom, bliver Divergenspunkterne at afgøre ved Afstemning (eventuelt med subsidær Votering), saaledes at de enkelte Stemmer vejer lige, og at Stemmeslertallet gør Udslaget.

Den fungerende Leder har dernæst at affatte Kendelsen, uden at der i den maa anføres noget som helst om Dissens, hvis saadan maatte have været til Stede, saa lidt som Dissensen iøvrigt maa omtales.

Kendelsens Form skal — dog at der efter Kommissionens Skøn i den kan indføres en ganske kort Begrundelse — være følgende:

»Den (Angivelsen af Dag, Maaned, Aar) . . .
 »har den permanente Voldgiftskommission i
 »i Sag om i hvilken Sags Behandling har del-
 »taget d'Herrer N. N. (som Leder) N. N. og N. N., under
 »lagttagelse af Bestemmelserne i det for Kommissionen
 »gældende trykte Reglement, truffet følgende Afgørelse: . . .

Af Kendelsen tilstiller Lederen af Forhandlingerne dernæst hver af Hovedparterne i Sagen et Eksemplar med følgende Underskrift af de 3 Medlemmer:

»Hvilket herved bekræftes paa Kommissionens
 »Vegne af os som de 3 Medlemmer, der har fungeret
 »i Sagen.«

Kjøbenhavn den

N. N., Leder. N. N. N. N.

(Formand eller Næstformand)

I Kommissionens Møder fører den i disse fungerende Leder (Formand eller Næstformand) en Protokol over det i Møderne passerede; denne underskrives af alle 3 Medlemmer.

Isen i Beringsstrædet og Beringshavet.

Ved Kaptajn C. I. Hansen.

Benyttede Kilder: »Report of Ice and Ice-Movements in Bering Sea and the arctic basin« udgivet Hydr. Off. Washington og »Ice and Ice-Movements in Bering Sea during the spring months« af James Page, Hydr. Off., Washington, samt Met. Inst.: »Isen i de arktiske Have« af V. Garde.

De eneste Maaneder hvori Navigering Nord for Beringsstrædet er mulig, er August, September og til Dels Begyndelsen af Oktober, og Iskanten vil da som Regel strække sig fra Icy Cape til Vest for Herald Ø, og derfra i sydvestlig Retning mod Kap North; der kan dog findes Huller med aabent Vand 6 à 8 Mil Nord for Herald Ø, medens Wrangel Ø sædvanligvis altid er indesluttet af Is. Pakiskanten naar sin nordligste Grænse i Begyndelsen af September, men Grænsen er naturligvis meget forskellig fra Aar til andet.

Hovedmassen af Isen bestaar af umaadelige Flager af haard, blaa 3 m. tyk Is, som langs Iskanten paa Grund af Skrøninger er frosset sammen til 7 à 10 m. tykke Iskoder. Selve Iskanten danner sig med fremskudte Pynter, hvorimellem dybe Bugter skyder sig ind. I disse Bugter maa Skibe vogte sig for at komme ind, fordi de har meget ringe Sandsynlighed for at slippe ud, hvis Isen skulde lukke sig sammen om dem.

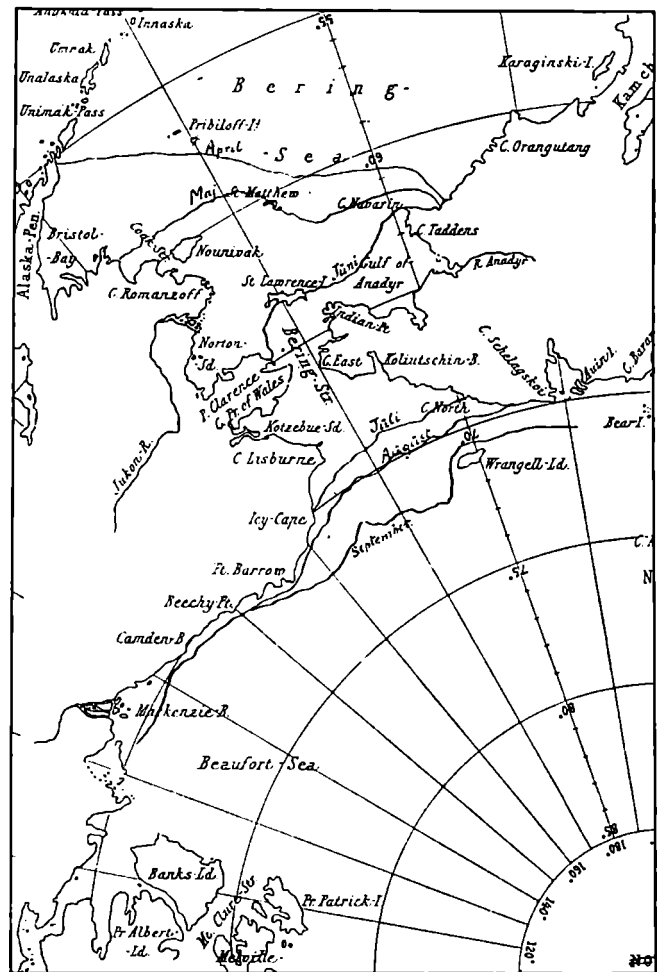
I Oktober bevæger Iskanten sig mod Syd, og efter 15. Oktober bør et Skib ikke være Nord for Strædet, med mindre det er forberedt paa en Overvintring, fordi den nydannede Is paa en Nat kan blive saa svær, at man selv for fuld Kraft har Vanskelighed ved at komme igennem den. Egentlig begynder Nyisen allerede midt i September som Tallerkenis, der i stille Nætter fryser sammen til en sammenhængende Flage.

Isen dannes sydligere og sydligere først ved Kysten; og paa Grund af de herskende NØ.-lige Vinde, lidt senere, ud i Strædet. Om Isen ved St. Lawrence Ø, der ligger saa centralt midt i Strædet, kan anføres:

»I Slutningen af Oktober dannes Nyis i Bugten Øst for Kap Chibukak (St. Lawrence Øens Nordvestpynt), den strækker sig omtr. 1 Mil ud; senere kommer der med NØ. Vind løsrevne Flager af Pakisen ned, som smuldrer Søen og befordrer Isdannelsen.

Om Vinteren bevæger Strømmen undertiden Isen med en Fart af 1 Mil i Timen, men paa Grund af Idvande bevæger Kystisen sig ofte i modsat Retning.

De Indfødte paastaar, at Isen mellem Øen og Indian Point er upassabel baade til Fods og med Baad eller Slæde. I sidste Halvdel af April driver de Hvalfangst i de store Aabninger, som findes i Isen, men først i Maj eller i Begyndelsen af Juni begynder Isen at smelte; de sydvestlige Storme bliver da hyppigere og driver Isen Nord paa.



Midt i Juni forsvinder den sidste Is. St. Lawrence Ø er saaledes indesluttet af Isen 7 à 8 Maaneder om Aaret.

Midtvinters er hele Farvandet Nord for Aleuterne fyldt med svær Is*), som i en uigennemtrængelig Barriere strækker sig fra Bristol Bay, forbi Pribyloff Øerne og derefter i NV.-lig Retning til noget sønden for Kap Navarin omtrent følgende 200 m. Kurven. Denne Iskant er naturligvis forskellig fra Aar til Aar.

Det sydligste Sted, hvortil Isen nogensinde er naet, er Akoutan, det skete d. 15. Januar 1878, og den laa kun nogle faa Dage.

De enkelte Flager kan være indtil 9 Kil. lange og 4 Kil. brede med en Tykkelse af 3 m. Mellem Flagerne findes lidt et Par Kilometer brede Kanaler, som Hvalfangerne benytter, naar de i April og Maj søger at naa det aabne Vand, der er tilbøjelig til at danne sig mellem Indian Cape og East Cape. Kanalerne lukker og aabner sig afvekslende; og naar Hvalfangerne ikke kan forcere længere, maa de fortøje i Pakken og vente paa Bedring, som dog kan vente længe paa sig, fordi Nyisen om Foraaret godt kan naa 15 cm. paa en Nat.

Landisen, som ved beskyttede Steder kan naa til en halv Snes Kil. af Land, bryder først op, efter at

*) Mellem Kap Lisburne og Pt. Hope er der under Land et Stykke aabent Vand hele Vinteren.

Pakisen er gaaet. Den kan blive skruet op paa Kysten og danner saa en høj sammenfrossen Mur.

Grundis kaldes de store Iskodser, som støder paa Grunden; bag disse kan Skibe søge Læ, under Isdrift, men da der gerne løber haard Støm om dem, maa man vogte sig for at drive ned paa dem. Grundisen er ofte en Snes Meter ude af Vandet.

Isens Bevægelse om Foraaret. I April og Maj blæser det hovedsagelig den NØ-lige Kvadrant, men i Juni falder Vinden mest i S. og SV. Paa alle Aarstider er NV. sjælden. De første SV-lige Vinde blæser allerede jævnt i April, men naar først i Juni den stormende Karakter, som befordrer Isens Gang.

Strømmen løber som Regel Nord paa c. 2 Knob i Timen, men nordlig Vind kan dog standse Strømmen. Nord for Strædet løber en østlig Strøm imod Pt. Barrow, medens Strømmen paa Vestsiden bøjer langs den sibiriske Kyst og løber mod Herald Ø.

Pakisen er mest sammenpresset ude i Havet, thi inde ved Kysterne har Vind, Tidevand og Strøm løsnet den. Norden for St. Lawrence Ø bliver Pakisen liggende til sent paa Sommeren.

Mange Aars Erfaring har vist, at Søen aabner først langs Asiens Kyst og særlig omkring Indian Point tidligere end andre Steder.

Hvalfangerne maa derfor se at naa dette aabne Vand for dér at træffe Hvalerne, som er for nord-

gaaende op mod det arktiske Hav. De søger derfor den vestlige Rute og gør Kap Navarin fra 15. April—15. Maj, medens Indian Pt. gerne naas 25. Maj—5. Juni.

Langs Kysten gaar Isen bort fra Pynt til Pynt, men vestlige Vinde kan hurtig bringe den ned igen, først naar man er kommen gennem Beringsstrædet, er Isen svær og ujævn.

Hvalfangerne gaar saa langt Øst paa, som Isen tillader, sædvanligvis til Mackenzie Bugt, hvor der paa Grund af Flodvandet findes mere aabent Vand; men naar de gaar østligere end Pt. Barrow, maa de altid være forberedt paa at tilbringe en Vinter i Isen. Østen for Mackenzie Flod findes der ogsaa langs Kysten aabent Vand.

Medfølgende Kort viser Iskantens gennemsnitlige Beliggenhed i Maanederne April—September. Beregningen er foretaget efter Nautisk-Meteorologiske Aarbøger for Aarene 1901—1906, idet der er taget Mediet af de Punkter, hvor Iskanten i de omtalte 6 Aar skærer de forskellige Længdegrader.

Kurven for hver Maaned er altsaa en Gennemsnitskurve for 6 Aar, og Iskanten er i de forskellige Aar snart sydligere og snart nordligere, men differerer dog som Regel ikke saa overordentlig meget fra Gennemsnittet undtagen i Juni, hvor Iskanten det ene Aar kan ligge paa Kap Navarins Bredder og det andet helt oppe ved Icy Cape.

Isens omtrentlige Ankomst og Bortgang ved forskellige Punkter.

Foraaret:

<i>Mackenzie Bugt.</i>	Isen brækker $\frac{20}{5}$. Pakisen gaar $\frac{5}{6}$ — $\frac{15}{4}$. Kystisen $\frac{1}{7}$ — $\frac{15}{7}$.
<i>Pt. Barrow.</i>	Tidligst isfri $\frac{1}{7}$, som Regel isfri c. $\frac{12}{8}$.
<i>Icy Cape.</i>	Isen aabner sig i Slutningen af Juli.
<i>Kotzebue Sund.</i>	Det afhænger i høj Grad af Vinden, naar der bliver isfrit; Isen ligger længere i Sundet end ved Kyststrækningen Norden for.
<i>Pt. Clarence.</i>	Aaben i Slutningen af Juni.
<i>Norton Sund.</i>	Normalt aaben i Slutningen af Juni.
<i>St. Michael.</i>	Aabner i Slutningen af Juni.
<i>St. Lawrence Ø.</i>	Isen forsvinder midt i Juni.
<i>Pribyloff Øer.</i>	NØ. Vinde driver Isen ned, med NV. Vinde er Øerne altid isfri. Isen gaar c. $\frac{1}{5}$.

Efteraaret:

Nyis dannes c. $\frac{1}{3}$. Alt frosset til c. $\frac{1}{10}$.
Hvalfangerne naar Stedet senest $\frac{10}{9}$. Isen fryser helt sammen i Slutningen af September.
Isen lukker sig c. $\frac{1}{11}$.
Lukket for Sejlads midt i Oktober.
Lukket for Sejlads c. $\frac{25}{10}$.
Isen temmelig stærk c. $\frac{25}{10}$.
Lukket for Sejlads c. $\frac{25}{10}$.
Lukket for Sejlads $\frac{25}{10}$ — $\frac{1}{11}$.
Nogle Aar er Øerne helt isfri.

Om Toldmulfter i Rusland.

(Beretning fra Generalkonsulatet i St. Petersburg,
dat. 1. Marts 1908.)

For Fejl og Urigtigheder i Konnossementerne (se den russiske Toldforordnings §§ 365, 366, 368, 373, 375—377, 380, 381, 384 og 388) er ligesom for Urigtigheder i Tolddeklarationerne Varemottageren ansvarlig, saa meget mere som der paa alle Konnossementer findes en Klausul i den Retning.

For Fejl i Afskibningsdokumenterne (Manifest, Skibs-

papirer o. l.) — se Toldforordningerne: §§ 142, 143, 145, 146, 165, 170, 173 — er Skibsføreren ansvarlig.

Naar disse eller andre Fejl i Konnossementerne, Afskibningsdokumenterne eller Fakturaerne er fremkommen ved Forseelse fra Varensenderens Side, er denne — for saa vidt dette er muligt i Praksis — ansvarlig herfor.

I Angivelsen af de fremkomne Fejl skal findes Afsenderens Erklæring med dertil hørende Bekræftelse fra de stedlige Myndigheder og den russiske Konsul.

Naar Fejlen bemærkes før Varens Besigtelse, skal der udfærdiges et specielt skriftligt Bønskrift derom — se Side 383 i Toldforskrifterne — og i saa Tilfælde maa Bønskriftet endvidere bilægges med de af Politi-

myndighederne paa Afsendelsesstedet bekræftede Originalfakturaer og andre Dokumenter med de angivne Berigtigelser og Forandringer i Konnossementerne — se Side 168 i Toldforskrifterne —; det samme gælder ogsaa for Skibsmanifeste — se Side 173 s. St.

Rettelser i Afloadningspapirer vedrørende urigtigt Antal af de afskibede Colli (Notiser angaaende omtvistet Stykketal) skal ligeledes bekræftes af de stedlige Myndigheder (se Side 199 s. St.) eller af det stedlige Konsulat.

Kun i sjældnere Tilfælde fordrer man, at de til Toldmyndighederne fra udenlandske Afsendere indgivne skriftlige Bønskrifter skal underskrives i Overværelse af Notarius publicus, hvis Underskrift saa igen skal bekræftes af den russiske Konsul (som f. Eks. ved Flytning fra Udlandet til Rusland, ved Oversendelse fra Udlandet til Rusland af Møbler, Husgeraad m. m. i Overensstemmelse med Inventarieliste o. l.).

At henvende sig direkte til Konsulatet om Bistand er ikke forment nogen, dog sker det kun sjældent, at Handlende gør det, fordi Konsulatets eller Gesandtskabets Bistand, eller rettere den Allest, der gives Firmaerne, kun fordres i de Tilfælde, hvor der følger et Afslag paa et ad sædvanlig Vej indbragt Bønskrift om Mulktens Eftergivelse, og Afsenderen, grundet paa den idømte Mulkt, ønsker (i saa Tilfælde gennem Konsulatet) at fremlægge en særlig Erklæring til Undskyldning for og nærmere Forklaring af den fremkomne Fejl.

Bønskrifter til Toldvæsenet maa indleveres inden 2 Maaneder fra Bødens Datum.

Mulige Afslag kan appelleres inden for 2 Maaneder fra Afslagets Datum til Finansministeriet og derfra ligeledes med 2 Maaneders Frist til Senatets 1ste Departement. (Medd. fra Udenrigsministeriet).

Havneafgifters Fastsættelse i Sverig.

(Indberetning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i Stockholm, dat. 20. Februar 1908).

Ved to kgl. Forordninger af 31. December 1907 er der givet en Række almindelige Regler for Fastsættelsen af Havneafgifter i svenske Havne, medens Forholdet hidtil har været ordnet ved spredte Kundgørelser, og ikke sjældent givet Anledning til Tvivl og Misfornøjelse.

De ny Regler angaar dels Afgifter i egentlige Havnesteder, hvor Indtægten af dem tilfalder vedkommende Kommune, dels de saakaldte Grundpenge, der opkræves paa Ladepladser til Fordel for Pladsens Ejer og som Vederlag for Benyttelsen af Pladsens Anlæg for Søfart og Varetrafik. Det er i Særdeleshed de sidst berørte Afgifter, som hidtil har givet Grund til Klage, da der ofte savnedes faste Regler for dem, og meget derfor var overladt til Ladepladsejernes Forgodtbeholdende. Mest praktisk er Spørgsmaalet for Østkystens Vedkommende, hvor Ladepladserne for Trevarere oftest ligger udenfor Stæderne i umiddelbar Nærhed af Savværkerne.

Reglen bliver for Fremtiden baade for Havneafgifter i egentlig Forstand og for Grundpenge, at der først kræves en omhyggelig Forundersøgelse af den lokale Overøvrighed, i hvilken Anledning der ved offentlig Bekendtgørelse skal gives Forretningsverdenen Lejlighed til at ytre sig angaaende de afgivne Forslag, samt at den endelige Fastsættelse foretages af Centralmyndighederne efter et ensartet System. Det vil desuden blive paaset, at Afgifternes Højde ikke overstiger, hvad der maa anses for at svare til de Fordele, Havnen eller Ladepladsen byder Skibe og Vareejere, samt at de indgaaende Afgiftsbeløb anvendes til at dække Haavnenes Udgifter, ikke til Havnene uvedkommende Formaal. Og endelig foreskrives det udtrykkeligt, at Afgifterne under lige Forhold blive lige for

alle, saa at ingen, heller ikke Ladepladsens Ejer, kan opnaa specielle Fordele for sine Skibe eller Varer paa andre Trafikanterens Bekostning.

Af Forordningens mange Enkeltheder, der kun i visse Henseender er af nogen Betydning for fremmede Skibe, fremhæves følgende:

Afgifternes Beregning. Havneafgifter kan som hidtil fastsættes saavel for Skibe, der anløber Havnen, som for Varer, der i Havnen losses eller indlades. For Skibene beregnes Afgiften efter Netto Tonnage; men saafremt Netto Tonnagen er under 10 Tons, beregnes den pr. Skib. For Varer kan Afgiften fastsættes efter Stykketal, Vægt eller Rumfang, men ikke efter Værdi; heri ligger for saa vidt en Principændring, som den hidtil i Reglen har været sat i Forhold til Toldafgifterne. Beregning af Grundpenge sker i Forhold til det Antal Register-Tons, der anses for at svare til den udlossede eller indladede Varemængde i Henhold til den derom for de forskellige Vareklasser opgjorte Tarif; for nogle af de vigtigste Udførselsvarer er Forholdet fastsat i selve Forordningen (1,500 kg. Jern, 70 eng. Kbfd. vaad mekanisk Træmasse, 130 Kbfd. tør do. og 100 Kbfd. kemisk Træmasse er ansat = 1 Register-Ton, 1 Petersborger-Standard Træløst = 1,65 Register-Ton).

Nedsættelser og Fritagelser. Nedsættelse i Havneafgifterne skal tilstaa Skibe, der er i regelmæssig Fart paa Havnen i Henhold til fast Turliste; hvis de gaar i transatlantisk eller anden udenrigsk Fart, kan Afgiften yderligere nedsættes eller endog bortfalde. Endvidere kan Reduktion tilstaa Skibe, der umiddelbart ankommer fra eller atgaar til indenrigsk Plads, og Skibe, som mindst 1 Gang om Døgn anløber Havnen, eller som bliver liggende i Havnen udover 60 Døgn. Fritaget for Afgift er som Regel Skibe, som kun passerer Havneomraadet uden at losse, lade, ilandsætte eller modtage Passagerer, ligeledes Skibe i Nødhavn. Ubetinget fri er fremmede Orlogsskibe, Dykker- og Bjergningsstartøjer, Bugserbaade i Funktion, Havarister samt Baade paa 3 Tons og derunder. Grundpenge beregnes som Regel kun af Skibe, der lossere eller lader, men kan dog fordres ogsaa af saadanne, der i andre Befragningsojemed anløber Pladsen og gør Brug af dens Indretning, dog kun hvor sligt er fastsat i den autoriserede Takst. Fritagelse for Havneafgift skal tilstaa Postforsendelser, Passagergodt samt Metalvarer, hvoraf der betales Vejerafgift. Af Omladningsvarer, der ikke føres over Kaj eller Bro, maa som Regel ikke beregnes Afgift, eventuelt højst halv Afgift. Den Statens Varer hidtil indrømmede Afgiftsfrihed skal for Fremtiden kun gælde for Varer til Forsvarsvæsenet samt for saadanne, der ikke er bestemt til industriel eller dermed lignet Virksomhed.

Taksternes Gyldighed. Havneafgifter og Grundpenge fastsættes ordentligvis for 5 Aar ad Gangen og udløber med Kalenderaaret. Uden Hensyn til de nu fastsatte Bestemmelser i saa Henseende foreskrives i Forordningerne, at de for Tiden gældende Takster skal blive i Kraft til Udgangen af følgende Aar: 1908 for Stockholm og tilgrænsende Len samt Østergötlands, Jönköpings og Gøteborgs Len, 1909 for de nordligere Len, 1910 for Gøteborgs og tilgrænsende Len samt Skaraborgs, Vermlands, Örebro og Vestmanlands Len, 1911 for de skanske Len og Halland og 1912 for Blekinge, Kalmar og Gotlands Len.

Højesteretsdom.

Den 27de Oktober 1906 fandt der et Sammenstød Sied i Nærheden af Falsterbo Fyrskib mellem to svenske Skonnerter »Margrethe» af Brantevik, ført af Kaptajn

O. Larsson, paa Rejse fra Aalborg til Oskarshamn med en Ladning Cement, og »Primrose« af Kalmar, ført af Kaptajn G. Svensson, paa Rejse fra Stege til Kalmar i Ballast. Vinden var sydlig, og begge Skibe skulde i sydlig Retning, de maatte derfor krydse og havde paa det paagældende Tidspunkt Kurs imod hinanden. Efter Søvejsreglerne var det »Primrose«s Pligt at gaa af Vejen, idet den laa for Bagbords Hals, medens »Margrethe« skulde holde sin Kurs, og det blev fra begge Parters Side hævdet, at de nøje havde fulgt Søvejsreglerne. Der var saaledes stærk Uoverensstemmelse mellem de Søforklaringer, der blev afgivet af »Margrethe«s Besætning i Malmø og af »Primrose«s Besætning i Kjøbenhavn.

Medens »Primrose« laa i Kalkbrænderihavnen, blev der af »Margrethe«s Fører, Kapt. Larsson, foretaget Arrest i Skibet for den »Margrethe« tilføjede Skade, og han indbragte derefter Sagen for Sø- og Handelsretten efter Stævning til en Havneassistent Schønning, der, medens »Primrose«s Kaptajn var rejst til Sverig, havde et vist Tilsyn med Skibet. Da Schønning ikke havde noget at indvende mod Søgsmålet, blev Arresten stadfæstet og Larsson ved Sø- og Handelsretsdom af 16. Marts 1907 kendt berettiget til at foretage Eksekution i »Primrose« for et Beløb af Kr. 3,076.96 med Renter og Omkostninger.

Denne Dom blev af »Primrose«s Rederi appelleret til Højesteret. Højesteretssagfører P. G. C. Jensen, der mødte for Rederiet, gjorde her gældende, at det af de afgivne Søforklaringer kunde udledes, at Skylden for Sammenstødet paahvilede »Margrethe«; dette fremgik af, at Skibene begge havde ramt hinanden paa Styrbords Bø, hvilket ikke havde været muligt, dersom »Margrethe« havde holdt sin Kurs uforandret. Hvis »Margrethe« ikke var faldet af, maatte Stødet i al Fald have ramt dens Bagbords Bø. Hr. Jensen paastod derfor »Primrose«s Rederi frifunden med Forbehold af at gøre Krav mod »Margrethe« gældende ved svensk Ret.

Højesteretssagfører Asmussen, der mødte for Kapt. Larsson, hævdede, at »Margrethe« havde holdt sin Kurs, medens det ikke var lykkedes »Primrose« at vige af; Skylden maatte derfor paahvile »Primrose«. Da Kaptajnen paa »Primrose« gav Ror-gængerens Ordre til at falde af, var det for sent. »Primrose« var den Gang kommen for om »Margrethe«, og dette var Grunden til, at Stødet ramte »Margrethe« paa Styrbords Bø. »Primrose« kunde ikke bevise, at der fra »Margrethe«s Side var foretaget noget urigtigt. Hr. Asmussen sluttede med at paastaa Sø- og Handelsretsdommen stadfæstet.

Ved Højesterets Dom af 16. Marts blev Sø- og Handelsrettens Dom stadfæstet og Processens Omkostninger for Højesteret paalagt Kapt. Svensson med 200 Kr. Det hedder i Præmisserne:

Efter Sagens Oplysninger kan det ikke antages, at der fra Larssons Side er begaaet Fejl, som kunde paaføre ham Ansvar for nogen Del af Skaden, hvorimod der efter samtlige foreliggende Omstændigheder maa gaas ud fra, at »Primrose«s Fører, hvem det efter Søvejsreglerne paahvilede at gaa af Vejen med sit Skib, ikke har opfyldt sin Pligt i saa Henseende. Idet Rederiet derfor med det tilhørende Skib maa hæfte for den »Margrethe« tilføjede Skade, vil den indankede Dom efter Larssons Paastand være at stadfæste.

Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge gennemgaaende kun været fragtet lidt, og til Trods for, at Raterne i For-

vejen var ganske overordentlig lave alle Vegne, er de dog flere Steder faldet yderligere. Dette gælder hovedsagelig om La Plata og Østen, men ogsaa Kulfragterne er helt igennem svagere, da der har været udbudt langt flere Dampere, end der var Brug for, og desuden er Ekspeditionerne daarligere og Ladetørn vanskelig at arrangere begrundet paa de tilstundende Paaskælligheder. Under disse Forhold er det ingen misundelsesværdigt Lod at være Reder, thi hvor han end ser hen, er der ikke alene intet at tjene, men kun Underskud. Længe kan det imidlertid ikke vare, inden Havnene i Østersøen aabner op, hvilket uden Tvivl vil give Luft og virke befriende, ikke mindst for en stor Del af vor hjemlige Tonnage, thi Østersøen er jo det vigtigste Marked for de danske Dampere, af hvilke mange, som er fragtet paa tidligere Stadier, har fordelagtige og lønnende Rejser at udføre. Betydelige Kontrakter er sluttet for danske Dampere til Fragter, som er lige saa gode eller bedre end i Fjor, og da der nu kan købes Bunkerkul til ikke saa lidt lavere Priser end forrige Aar, skulde Netto Resultaterne blive tilfredsstillende.

Østen er lidt lavere. For Sukker fra Java til U. S. eller Kontinentet er der betalt 23/9 à 24/, og for Ris fra Birma 16/ Hamburg eller Bremen for mellemstore Baade, for større 15/ à 15/6 til Holland pr. April/Maj. For Erts fra Bombay sluttedes der til 16/3 Filadelfia eller Baltimore.

Sortehavet er i Stedet for at blive bedre blevet værre, og der er sluttet til saa lavt som 6/ Nikolajeff eller Odessa til Hamburg eller Weseren, og 7/6 Donau/L. H. A. R. Korn findes der næsten intet af, og for at faa hjemgaaende Beskæftigelse maa Dampene tage Salt. Der er herfor sluttet til 9/7½ à 10/ fra Eupatoria til Riga, 11/7½ Arabat/Libau (3,000). For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betalles 9/3 én, 9/6 to, 9/9 tre Lossehavne (4,100), Option Novorossisk og Batum 3 d. mere, pr. ult. April/primo Maj.

Middelhavet er næsten uforandret, maaske nærmest lidt lavere. For Bomuldsfrø fra Aleksandria til Bristol Kanalen er der sluttet til 7/ à 7/3 pr. 15. April og for Erts bl. a. til 4/9 Aguilas/Glasgow, 4/6 Porman/Rotterdam, 4/6 Almeria/Stockton, 4/1½ Algier/Rotterdam, 6/6 Huelva/Rotterdam, 7/9 Stettin, alt med fri Despatch. Fra Bilbao er Raten stadig uforandret paa Basis af 3/6 à 3/7½ til Newport, 4/ Middlesbro.

Nordamerika kan ikke tage megen »outside« Tonnage. Der er for Korn fra Filadelfia til Middelhavet, Basis én Lossehavn, gentaget 2/6, fra Montreal opnaedes 1½ d. mere. Til Shanghai betalles for Petroleum i Kasser 20 Cents, Hongkong 18½, og for Kul til Honolulu \$ 5,85. Fra Savannah til U. K./Kontinentet betalles 25/ pr. April/Maj. Paa Netto Charter fra Golfen pr. Maj sluttedes der til 8/9 à 9/ til U. K./Kontinentet Basis én Ladehavn til én Lossehavn, og for Tømmer fra Golfen til 77/6 à 80/U. K. eller Kontinentet, to à tre Lossehavne, 105/ Delagoa Bay.

La Plata Markedet er flovet betydeligt af, og der er desværre ikke nogen Udsigt til nogen snarlig Bedring, hvis der ikke kommer mere Liv i Afskibningerne, thi der udbydes nu kun saa Laster, medens der er Overflod paa fragtløse Dampere. Rederne er i Øjeblikket næsten fuldstændig i Lommen paa Befragterne, som omtrent kan diktere deres egne Rater. Rederne er tvungen til at acceptere disse, hvis de vil have deres Dampere hjem igen. Den sidst betalte Rate pr. April fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet er 8/6, og fra San Lorenzo Grænsen 12/, medens Bahia Blanca sluttede til 11/, men pr. Maj er Situationen én Kende bedre paa Basis af 13/6 à 14/ fra San Lorenzo Grænsen.

Østersøen viser ikke Spor af Bedring, tværtimod er prompte Laster knappere, medens der er mange fragtsøgende Dampere, som langt fra alle kan placeres. Til Riga er der indkommen Dampere, men der findes endnu en Del Is i Bugten. Raterne fra Riga pr. f. o. w. er

meget lave, saaledes er der f. Eks. sluttet til Frcs. 16 Hør til Ghent, 16/6 à 19/ D/B. London, Frcs. 25/26 D/B. Rouen, Frcs. 25 D/B. (lumpsum) Ghent, 18/ à 18,6 pr. Gøteborg Std. Kortprops til Firth of Forth. Fra Windau og Libau findes næsten ingen Laster for Tiden. Windau noteres 35/ pr. Favn 7 × 7 × 7 Kortprops til West Hartlepool, 39/ à 40/ til Cardiff. Kornraten fra Königsberg er 1/ à 1 1/2 London eller Rotterdam, men der er kun meget lidt Last at faa. For Sveller er der sidst betalt 5/3 Danzig/London (1,700 loads), 6/6 Memel/Liverpool (1,750).

Kulfragterne er, som allerede nævnt, flovere, og Lastetørn er vanskelig at arrangere, navnlig paa Tynen og i Blyth, ligeledes i Wales. Blandt de sidste Befragninger fra Østkysten nævner vi: 4/ Tyn/Stockholm (3,300), 4/3 Pernau (2,000), 4/6 Hull/Reval (3,500), 4/3 Riga (2,200), 3/9 Tyn/Pillau (2,500), 4/6 Forth/Memel (1,200), 3/9 Tyn/Lübeck (3,000), 4/4 1/2 Grangemouth/Horsens (750), 3/9 Blyth/Frederikshavn (2,200), 4/9 Blyth/Helsingør (900), 3/1 1/2 Dunston/Hamburg (1,700), 6/6 Tyn/Genua (3,700/4,200), 7/4 1/2 Venedig (4,500), 6/6 Grangemouth/Aleksandria (4,300). Fra Cardiff betalles 4/3 Kjøbenhavn eller Helsingør (1,200), 4/6 Frederikshavn (1,600), 3/10 1/2 Havre (900), Frcs. 4,75 Bordeaux, Frcs. 7,25 Marseilles, 5/10 1/2 à 6/4 1/2 Genua eller Savona, 7/ Venedig (6,000), 5/9 Malta (3,000), 6/ Port Said (5,500/6,000), 6/ Aleksandria (5,300), 9/6 Singapore eller Java, 5/9 Las Palmas eller Teneriffe, 9/ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fragtmarkedet fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har været lige-saa mal som i forrige Uge, og det ser ikke lysere ud i nogen nær Fremtid. Fra tyske Havne er sluttet enkelte Havrelaster til England for lave Rater, medens der fra danske Havne ikke udbydes noget nævneværdigt, og Vestsverig samt Østnorge kun har haft meget enkelte Ladninger af Is, blandet Trælast, kort Props, Kulskarp og Feldspat, men Raterne er for de fleste Partiers Vedkommende saa lave, at de ikke dækker Udgifterne. Fra Bottenhavet er nogle flere Ladninger fremme for Sommerafskibning saa vel til England som til Tyskland, men Noteringerne er vedvarende for lave til at reflektere paa.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

230 Tons Havre Kolberg/Ipswich 7/9, 190 Tons Havre Stolpmünde/Stockton 8/6, 45 Sldr. Trælast Halmstad/Vestmanøerne 38 Kr., 210 Tons Lervarer Högånäs/Larvik 10 Kr., 270 Tons Feldspat Risør/Rotterdam 6 1/2 Mark, 220 Tons Arendal/Rotterdam 6 1/2 Mark, 1,400 Fade Cement Stettin/Raumo 80 Pf., 1,500 Fade Degerhamn/Åbo 65 Øre, 300 Tons Kul St. Davids/Königsberg £ 6.5, 260 Tons Kul Grimsby/Svaneke £ 6.15, 380 Tons Lervarer Rønne/Wiborg 4 Mark.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er næsten bleven daarligere siden sidste Beretning, ikke saa meget med Hensyn til Raterne som til Antallet af de udbudte Ladninger. Der sluttet fra Wismar og Neustadt for Havre til 4 Mark, fra Haderslev endog til kun 3 1/2 Mark ligeledes for Havre. Fra Stralsund, hvor Fragterne holder sig bedre, er sluttet for Havre til Kristiania 7 1/2 Mark, Gøteborg 6 Mark, og til Stockholm noteres 5 1/2 à 6 Mark for et større Parti. Iøvrigt er der ingen væsentlige Forandringer med Kornfragterne fra Tyskland; Lübeck er ogsaa flovere, der er sluttet til Kjøbenhavn for Salt 3 1/2 Mark, andre Skibe har i længere Tid maattet ligge fragtsøgende.

ab Kjøbenhavn er der heller ikke meget Liv i Fragtmarkedet, der er sluttet for Majs til Stege 12 Øre, Kjøge Hørfre 11 Øre, ligesom der for Bomuldsfrø kager til Mullerup vel vil kunne gennemføres 15 Øre.

ab Bornholm er sluttet en Del Skibe i den senere Tid, navnlig fra Hasle og Rønne til danske Provins-havne 16 Øre, Kiel, Lübeck 3 1/2 Mark; da det fra disse

Pladser kniber med disponible Varer, holder Befragteren noget imod med foreløbig at optage flere Skibe.

ab Carlshamn noteres til Kiel og Königsberg for Gadesten 3 1/2 Mark, til Danzig for Raasten 4 Mark, samt for Sparrer til Bremerhaven 12 Pf. pr. Kbfd.

Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab

holdt d. 2. April aarlig Generalforsamling.

Højesteretssagfører Shaw dirigerede. Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu, gav Meddelelse om Selskabets Virksomhed og aflagde Regnskab i Overensstemmelse med den tidligere indsendte Aarsberetning, der findes geugivet i »Dansk Søfartstidende« Nr. 13/1908.

Grosserer Bierfreund bragte paa Aktionærernes Vegne en Tak til den fratrædende Direktør, Admiral Richelieu, for hans udmærkede og uegenyttige Ledelse af Selskabet. Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

For Regnskabet, som udviser et Netto Overskud af Kr. 3,290,584, gaves enstemmig Decharge, og det vedtoges at udbetale 5 pCt. i Udbytte.

Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

holdt d. 28. Marts aarlig Generalforsamling.

Kammeradvokat Winther dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Collstrup mindedes de i Aarets Løb afgangne og afdøde Bestyrelsesmedlemmer i hjertelige Ord, og ganske særlig afdøde Direktør Adolf Carl. Han vilde blive erindret, saa længe Selskabet bestod.

Formanden gik derefter over til Afregning af Beretning og Regnskab.

Aaret 1907 havde været et lige saa godt Aar for Flydedokken som dets Forgænger, idet Driftoverskudet kun var uvæsentlig mindre end i 1906.

Udgifterne var mindre, navnlig paa Rente- og Vedligeholdelses-konto, men Besparelsen paa Rente-konto stammede fra det foretagne Salg af de oprindelige tilbageholdte 300,000 Kr. af Aktiekapitalen. Overskudet bliver noget større end i 1906, men den Kapital, der skal delta i Udbyttet, er denne Gang, af ovennævnte Grund, 1 Mill. Kr. mod 700,000 Kr. i 1906.

Af Nybygninger er der i det forløbne Aar fuldført og afleveret ialt 6 Dampere.

Antallet af Arbejdere har gennemsnitlig holdt sig som i 1906, imellem 600—700 Mand.

I Flydedokken har der i det forløbne Aar været optaget 106 Skibe med en samlet Tonnage af 86,055 Tons. I Tordokken har der været indsat 59 Skibe med en samlet Tonnage af 26,444 Tons. Den samlede Indtægt af begge Dokker udgør Kr. 59,093.20 imod Kr. 59,057.92 i 1906. Driftoverskudet for 1907 har været Kr. 350,806.38, hvortil kommer en Saldo for 1906 paa Kr. 3,912.79, tilsammen Kr. 354,719.17 Heraf er der udbetalt i Gager Kr. 51,157.38, Omkostninger Kr. 17,574.28, Renter Kr. 34,388.40, anvendt til Hjelpe- og Pensionsfond for Funktionærer Kr. 10,000, Vedligeholdelser Kr. 12,748.31, ialt Kr. 125,868.37.

Netto Overskudet bliver derefter Kr. 228,850.80, hvilket Bestyrelsen har fordelt paa følgende Maade:

Kr. 40,000 afskrives paa Bygninger, Kr. 65,483.83 afskrives paa Maskiner og Flydedok, hvorefter denne Konto er nedbragt til Kr. 525,486.99, Kr. 25,778.41 afskrives paa Værftsinventar, hvorefter denne Konto er nedbragt til Kr. 108,772.54, Kr. 778.84 afskrives paa Kontorinventar Kontoen, der derefter nedbringes til Kr. 984.86. 3,000 Kr. henlægges som sædvanlig til Flydedokkens ekstraordinære Eftersyn.

Af Resten, Kr. 89,896.93, henlægges 10 pCt. eller Kr. 8,989.69 til Reserveconden, der derefter er vokset til Kr. 66,320.19. Bestyrelsens Tantième er Kr. 8,989.69 og endelig udbetales til Aktionærerne 7 pCt. eller Kr. 70,000 i Dividende og overføres til 1908 Kr. 5,830.34.

De mange og store Arbejder, som Værftet efterhaanden faar overdraget, har gjort en Ombygning eller Fornyelse af det gamle Maskinværksted, der var indrettet i et tidligere Pakhus, til en bydende Nødvendighed.

Bestyrelsen har bestemt sig til Opførelsen af et helt nyt moderne Maskinværksted, og har afsluttet Køb med Ejerne af af Wilders Plads om et Areal paa 6,370 Kv. Al., der grænser umiddelbart op til Selskabets Plads.

Bestyrelsen har i Aarets Lob suppleret sig paa følgende Maade: I Stedet for Hr. A. Boas med Hr. Direktør E. Glückstadt, i Stedet for Hr. Skibsreder D. Toru med Hr. Direktør K. Reinhard, i Stedet for Hr. Skibsreder Ad. Carl med Hr. Grosserer Robert Hansen.

Vekselmægler Erik Møller ønskede, at Pensionsudgifter til Funktionærerne skulde afholdes af Driften. Han var i det hele mod de smaa Konti. Han mente yderligere, at Selskabet nu var saa

konsolideret, at det maatte kunne betale et større Udbytte. Henlæggelserne behøvede ikke at være saa store.

Formanden hævdede, at man ikke burde formindske Henlæggelserne, fordi Selskabet nu efter trænge Aar var kommen ind i gode.

Der gaves enstemmig Decharge.

Bestyrelsens Valg af de ovennævnte Herrer til Bestyrelsen godkendtes.

Fra Bestyrelsen forelaa Forslag til en Statutændring, der tillader at udvide Aktiekapitalen til 1,500,000 Kr., med Ret til at tilbageholde for 500,000 Kr. Aktier.

Tillige foreslaar Bestyrelsen at oprette en Hjelpe- og Pensionsfond for veltjente Funktionærer.

Disse Forslag kan imidlertid først vedtages paa en senere Generalforsamling.*)

Aktieselskabet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«

afholdt d. 26. Marts Generalforsamling paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 6. Overretssagfører Zeuthen dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu, aflagde Beretning om Selskabets Stiftelse og Virksomhedsplan, om Bygningen af Skoleskibet »Viking« og dettes første Rejse til Callao i Sydamerika. Paa denne Rejse havde Skibet vist sig som et godt og solidt Selskab af fuldkommen tilfredsstillende Stabilitet. Sundhedsstanden om Bord havde været fuldkommen tilfredsstillende, og Undervisningen var skreden frem paa regelmæssig Maade. Med Beklagelse omtales i Aarsberetningen den fra Callao telegrafisk indløbne Meddelelse om, at en af Eleverne var kommen af Dage ved et Ulykkestilfælde. Paa Grund af den lange Afstand vil en udforlig Redegørelse for de opnaaede Resultater først kunne foreligge, naar »Viking« er vendt tilbage fra sin første Rejse. De indhentede Erfaringer vil selvfølgelig blive af indgribende Betydning for den videre Udvikling af Virksomheden.

Fuldstændigt Regnskab har paa Grund af Skibets forsinkede Fuldførelse ikke kunnet fremlægges, men vil først kunne forelægges ved næste Aars eller en mulig tidligere Generalforsamling. For det foreløbige Regnskab gaves Decharge.

Foreningen til Fremme af danske Sømands Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden.

Foreningen, der har samme Bestyrelse som Aktieselskabet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«, afholdt d. 26. Marts sin ordinære Generalforsamling. Til Dirigent valgtes Overretssagfører Zeuthen.

Formanden, Admiral Richelieu, foreslog at afgive Aarsberetning og Regnskab under et.

Etatsraad Cl. Schmidt fremlagde derefter det reviderede Regnskab, hvoraf det fremgaar, at Foreningen ved Udgangen af 1906 ejede Kr. 1,169.83, fremkommen ved private Bidrag og disses Renter. I 1907 har Foreningen modtaget af Grosserer E. Vett 1,000 Kr., af Grosserer C. A. Leth 200 Kr., af Konsul Joh. Hansen som første Part af et treaarigt Bidrag 500 Kr., af Julius Skrikes Stiftelse 500 Kr., af »Den kjøbenhavnske Søassurancesforening« 300 Kr., af »Fjerde Søforsikrings-selskab« 300 Kr., af »De private Assuranceører« 600 Kr., af »Dansk Dampskibsrederiforening« 1,800 Kr., af »Det forenede Dampskibsselskab« 3,000 Kr., af »Store nordiske Telegraf-selskab« 800 Kr., og ved Aarsbidrag Kr. 669; med Renter bestod Foreningens Formue ved Udgangen af 1907 af ialt Kr. 12,613.52.

Der gaves Decharge for Regnskabet, og de efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgtes enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Vendila«

afholdt d. 27. Marts aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Forretningsfører Christensen, og Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen, aflagde Beretning og Regnskab.

Selskabets seks Baade har været beskæftiget paa Middelhavet, Sortehavet, Vestafrika, Nord- og Østersøen og Hvidehavet. Lange Ophold i Havnene, store Arbejdspenge, dyre Kul har imidlertid gjort store Skaar i Indtægterne. Skibene har opsejlet en Brutto Fragt af Kr. 1,066,244. Netto Overskudet bliver derefter Kr. 80,365. Heraf henlægges til Reservefondet Kr. 80,000. Resten overføres til næste Aar.

Reservefondens udgør nu Kr. 263,409.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer P. Madsen.

Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet »Fiona«

afholdt d. 28. Marts Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Forretningsfører Christensen, og Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen, aflagde Beretning og Regnskab.

*) De paagældende Forslag blev enstemmigt vedtaget paa en ekstraordinær Generalforsamling d. 8. ds.

Selskabets Baade har været beskæftiget i Sortehavet, Middelhavet, Vestafrika og Nord-Østersøen. Nord-Østersøen begyndte med lave Rater, men disse bedredes meget i sidste Halvdel af Aaret. Det gode Resultatet formindskedes imidlertid af de samme Skader, som har ramt hele Nord-Østersøfarten, Strejkeri Havnene og høje Kulpriser. Ogsaa i Aar har Skibene haft Havarier med deraf følgende Reparationer. Brutto Fragten har været Kr. 607,014. Netto Overskudet af Driften er Kr. 58,430. Heraf henlægges Kr. 55,000 til Reservefondet. Resten overføres til næste Aar.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Ignatz Breum. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

Fra Bestyrelsen fremsattes Forslag til Lovforandring gaaende ud paa, at der kun fra saadanne Aktionærers Side, som repræsenterede $\frac{1}{4}$ af Aktiekapitalen, kunde fremsættes Forslag paa Generalforsamlingen. Forslaget kan kun vedtages paa en følgende Generalforsamling.

Kaptajn Tilly uotiverede en Række Forslag, der indeholdt Angreb paa Bestyrelsen og Forretningsledelsen. Bestyrelsens Formand og flere Aktionærer tilbageviste imidlertid energisk disse Angreb, og det vedtoges slutelig enstemmigt at standse Diskussionen.

Dansk Styrmandsforening

har afholdt sin første ordinære Generalforsamling. Overretssagfører Thamsen dirigerede.

Foreningens Repræsentant, Hr. Christensen aflagde Beretning for det forløbne Aar. Foreningen havde arbejdet paa at samle alle Styrmande under en Forening, og dette var om ikke helt saa dog i det væsentlige lykkedes, idet c. 90 pCt. af samtlige Styrmande i Dampskibe var indmeldt i Foreningen. Derimod var Styrmandene fra Sejlskibene kun repræsenteret i ringe Antal.

Foreningen havde i Aarets Løb henvendt sig til Dansk Dampskibsrederi-Forening og de udenfor deene staaende Rederier med Anmodning om Forhandling om forskellige Spørgsmaal, f. Eks. Styrmandenes Lønninger og Forhold i det hele taget. Man havde modtaget Svar fra de fleste Rederier, men om ingen af Svarene kunde man sige, at de var imødekommende. Foreningen arbejder dog stadig videre paa Løsningen af disse Spørgsmaal; indenfor enkelte Rederier havde Styrmandene ogsaa i Aarets Løb opnaaet Lønforhøjelse.

I Anledning af den i Aarets Løb afgivne Kommissions Betænkning, angaaende Navigationsvæsnets Ordning, havde Foreningen indgivet en Skrivelse til Marineministeriet for om muligt derigennem at opnaa, at Foreningen i lignende Tilfælde blev raadspurgt.

Der blev dernæst fremsat Forslag til og vedtaget en Del Lovændringer; hvorefter man enstemmigt vedtog at oprette en Løseforsikring for Styrmande.

Det reviderede Regnskab blev fremlagt og godkendt. Af Indtægtsposterne skal vi nævne: Kontingent Kr. 7,650, Indskud Kr. 4,470, Ekstra-Indskud for 1907 Kr. 6,460. De samlede Udgifter beløber sig til Kr. 6,060.53. Foreningens Formue den 31. December 1907 var Kr. 16,092.18, af hvilke dog Restancer for Kontingent og Ekstra-Indskud beløber sig til Kr. 2,771.

Dampskibsselskabet »Atalanta«

holdt d. 27. Marts aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Kaptajn M. Nissen, aflagde Beretning.

Selskabets to Skibe havde først været i Fart paa Middelhavet og derefter paa Østersøen—Nordsøen. Skibene havde lidt under den daarlige Ekspedition i Havnene, men de havde sejlet godt, og der var Grund til at være meget tilfreds med Forene.

Grosserer H. V. Fisker gav Meddelelser om Regnskabet. Af Driftens Netto Overskud Kr. 59,614 henlægges Kr. 40,000 til Reservefondet. I Dividende udbetales Kr. 18,900, 7 pCt. Resten overfortes. Reservefondens udgør nu Kr. 70,000, og man havde med Held bestræbt sig for at konsolidere Selskabet paa alle Omraader.

Der gaves Decharge.

Dampskibsselskabet »Urania«

afholdt sin ordinære Generalforsamling d. 26. Marts under Ledelse af Højesteretssagfører Arntzen.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen, aflagde Beretning og Regnskab.

Aaret 1907 var i Dampskibsfartens Historie næsten enestaaende. Fragterne var -- i det mindste for en Del af Aaret -- ret tilfredsstillende; men hvad der havde bevirket det forholdsvis mindre gunstige Resultat var, at Opholdene havde været lange, paa enkelte Pladser aldeles urimelige, og Bunkorkullene havde været overordentlig dyre.

Aarets Fortjeneste havde været c. Kr. 147,000. En væsentlig Faktor i Udgifterne var Rentekontoen, som paa Grund af den høje Rentefod, der havde været oppe paa 9 pCt., andrager ikke mindre end Kr. 73,700. Netto Overskudet var Kr. 60,000. Der havde været Reparationer paa Skibene ved Havari for Kr. 46,000. Efter at forskellige Afskrivninger var foretaget overfortes i ny Regning c. Kr. 11,000.

En Aktionær savnede Oplysninger om, hvad Skibene havde indsejlet Brutto, og hvad Brutto Udgifterne havde været.

Forretningsfører Alfr. Christensen: De paagældende Oplysninger kunde faas ved Henvendelse paa Selskabets Kontor. Iøvrigt indeholdt Regnskabet de samme Oplysninger som andre Dampskibsselskabers Regnskaber.

Aktionæren bestred dette. Hvis han ikke kunde faa de ønskede Oplysninger, vilde han foreslaa at udsætte Meddelelse af Decharge.

En anden Aktionær foreslog at sælge Skibene, da man intet Udbytte havde faaet i de sidste 7 Aar.

Dirigenten: Dette Forslag kunde ikke sættes under Afstemning.

Forretningsfører Alfred Christensen: Det vilde være aldeles uklogt paa dette Tidspunkt at realisere Skibene, nu da man sikkert stod overfor en Opgangsperiode. Den væsentligste Grund til Selskabets daarlige Stilling var det Tab, som man havde lidt paa den Amerikarute, man i sin Tid etablerede efter Aftale med Det Forenede Dampskibsselskab, og paa Hellerup Skibsværft.

Der gaves derefter Decharge med 785 Stemmer mod 12.

De Kommitterede, Kommandor Richelieu og Kaptajn V. T. Hein, genvalgte.

Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet Nordsoen

har afholdt Generalforsamling d. 26. Marts under Ledelse af Højesteretsadvokat Arntzen.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen, aflagde Beretning og Regnskab.

For Dampskibsselskabet Nordsoen gjaldt det samme som for Dampskibsselskabet Urania. Skibenes lange Ophold i Havnestæderne og de dyre Bunkerul samt den høje Diskonto, der med den store Gæld tyngede uforholdsmæssigt haardt, havde kun givet et daarligt Resultat. Renterne havde andraget ikke mindre end Kr. 68,000.

Driftsoverskudet var Kr. 94,000 og Netto Overskudet Kr. 16,700, som var afskrevet paa Gevinst- og Tabskonto.

Regnskabet godkendtes, hvorefter de fratrædende Kommitterede og Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet Havet

afholdt d. 25. ds. Generalforsamling.

Konsul Johan Hansen aflagde Beretning. Aaret havde været godt, der var af Selskabets Skibe opsejlet en Brutto Fragt af Kr. 170,319. Driftsoverskudet var Kr. 18,633, der dels foresloges anvendt til Dækning af sidste Aars Underskud, dels til Afbetaling paa Indkøbskontoen.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgte Kaptajn W. v. Deurs.

Dampskibsselskabet Ajax

har afholdt sin aarlige Generalforsamling i Helsingør.

Forretningsføreren Hr. Christensen gav Beretning om Skibets Fart i det forløbne Aar.

Bestyrelsens Formand, Konsul Amund Jensen, fremlagde Regnskabet.

Bestyrelsens Forslag om at henlægge Kr. 6,635.05 til Reservefondet og udbetale et Udbytte af 4 pCt. eller Kr. 6,060 vedtoges enstemmigt.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Konsul Amund Jensen.

Dampskibsselskabet Viking

afholdt d. 30. Marts aarlige Generalforsamling.

Grosserer A. O. Andersen aflagde Beretning.

Bestyrelsen beklagede, at Resultatet af Aarets Drift ikke havde været saa godt, som man med Grund kunde have ventet. Aarsagen hertil var imidlertid alene de betydelige Forsinkelser og Ophold, som Skibene har lidt ved Strejker, Ophold paa Kullasteplasserne og Havvarier saa at sige hele Aaret. Selskabets fire Skibe havde iøvrigt alle arbejdet godt. Brutto Indtægten paa Skibene havde været Kr. 719,137. Netto Indtægten af Driften er Kr. 77,417. Af dette Beløb betales 4 pCt. i Udbytte til Aktionærene, til Reservefondet henlægges Kr. 47,417. Reservefondet udgør nu Kr. 113,454.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgte Kaptajn C. A. Jørgensen. Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet Dania

Esbjerg, har afholdt sin aarlige Generalforsamling

Gennemgaaende har Fragterne i 1907 været en Del bedre end Aaret forud, og naar Resultatet desuagtet ikke er blevet saa godt som for 1906 skyldes det andre Aarsager. Bankrenterne har været usædvanlig store, og Kulpriserne betydelig højere end Aaret forud. — Hvor der imidlertid i endnu højere Grad har sat sine Spor paa Resultatet er de usædvanlige lange Ophold paa Last- og Løsepladserne, samt urolige Arbejdsforhold. Paa Træpladserne i Østersøen har det været noget ret almindeligt, at Skibene er bleven opholdt i næsten den dobbelte Tid af, hvad der for nogle Aar siden regnedes for almindelig Ekspedition, og paa Kulpladserne har der næsten hele Aaret igennem været flere Dages Tørn. — Hertil kom-

mer Havvarerarbejderstrejker, som i Aarets Løb udbrød saa mange Steder, at der skulde et ualmindeligt Held til at undgaa dem.

Skibene har som sædvanlig været anvendt hovedsagelig paa Nord- og Østersøen samt Middelhavet.

Storre Havarier har Selskabet været forskaaet for, men i Aarets Løb har S/S »Mary« gennemgaaet »Special Survey«, hvilket kostede c. Kr. 16,000. Denne Udgift er afholdt af Driften, og den dertil fra forrige Aar henlagte Vedligeholdelsesfond

Efter Fradrag af Driftsudgifter og alle Omkostninger til Reparationer og Vedligeholdelse, udgør Netto Fortjenesten Kr. 54,720.34, hvoraf Kr. 15,000.00 eller 5 pCt. af Aktiekapitalen fordeles til Aktionærene, medens Kr. 25,000.00 afskrives paa Skibene og Kr. 11,000.00 henlægges til Vedligeholdelsesfondet. Et Restbeløb af Kr. 589.94 overføres i ny Regning.

Aktiekapitalen er Kr. 300,000.

Dampskibsselskabet Merkur

har d. 25. f. M. afholdt aarlige Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Direktør N. P. Nielsen, aflagde Beretning og Regnskab. Den sidste Halvdel af Aaret var Fragterne saa gode, at der var opsejlet et Overskud. Selskabets Skibe er i god Stand, og der er sluttet lønnende Træfragter for næste Aar.

Driftsoverskudet Kr. 26,143 foresloges henlagt til Reservefondet. Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgte Grosserer Joachim Prahll.

Dampskibsselskabet Vulkan

har d. 25. f. M. afholdt Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Direktør N. P. Nielsen, aflagde Beretning og Regnskab. Selskabets Skibe har navnlig været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten, og Driften har lidt under de dér herskende Forhold.

Driftsoverskudet Kr. 39,424 foresloges henlagt til Reservefondet. Tillige foresloges 100,000 Kr. ufsatte Aktier annulleret og Aktiekapitalen nedskrevet med dette Beløb.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen valgtes Apoteker Alfred Benzou i Stedet for Apoteker Otto Benzou, der ikke ønskede Genvalg.

Dampskibsselskabet Steam

afholdt d. 28. Marts ordinær Generalforsamling. Til Dirigent valgtes Kaptajn Chr. Poulsen. Bestyrelsens Formand, Højesteretsadvokat C. B. Henriques, aflagde Beretning om Aaret. Forretningsføreren, Skibsreder Johnsen, gennemgik Regnskabet; det indsejlede Overskud var Kr. 211,653.18, medens Netto Overskudet, hovedsagelig grundet paa den store Rentebyrde, Selskabet havde at bære, kun udgjorde Kr. 36,028.49, hvorfor intet Udbytte uddeltes. Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Direktør Andersen, ligesom Revisorerne genvalgte.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaend 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 18 amerikanske, 12 britiske, 1 tysk, 4 italienske, 1 japansk, 11 norske, 2 spanske, 6 svenske, ialt 50; Dampskibe: 1 amerikansk, 3 østrigske, 19 britiske, 2 franske, 2 tyske, 2 græske, 2 japanske, 2 norske, 1 russisk, 2 spanske, 1 svensk, ialt 37. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 18, Kollision 6, forsvundet 3, forladt 6, Kondemnation 16, sunket 1; for Dampskibene: Stranding 17, Kollision 6, beskudiget af Ild 1, forsvundet 3, Kondemnation 10, sunket 2.

Heinrich, tysk Evert, har været paa Grund ved Albu Triller. Flot uden Assistance.

John, Galease af Sønderborg, kom paa Rejsen fra Landskrona med Klinker til Wismar paa Grund paa Ravnegrunden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Citadelle, Galease af Hamburg, kom paa Rejsen fra Hjemstedet med Hvede til Nykjøbing, Sjælland paa Grund paa Albu Triller. Flot med Assistance af Svitzers »Helsingør« og indbragt til Korsør for at blive undersøgt af Dykker. Ubeskudiget og fortsat Rejsen.

Belle Hélène, Fiskerkutter af Dunkerque, er d. 30. f. M. strandet ved Indgangen til Faskrudsford og bliver rimeligvis Vrag. Hele Besætningen er reddet.

Prinz Carolath, tysk Skonnert, kom paa Rejsen fra Hamburg for Indgaaende til Kastrup paa Grund, men kom atter flot uden Assistance.

Evald, Kutter af Mariager, kom d. 1. ds. paa Grund paa Barren, men kom atter flot ved egen Hjælp.

Eruna, Skonnert af Faaborg, er paa Rejsen fra Risør til Stettin strandet ved Læso. Besætningen er landsat i Frederikshavn.

Nordpol, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Blyth til Palermo med Kul ankommen til Portland efter at have været paa Grund ved Buyting Fyrskib. Skibet kom flot uden Assistance og har tilsyneladende ikke taget nogen Skade.

Ida, Dpsk. af Haugesund, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Memmel til Rotterdam med Trælast i Tauge paa Grund Syd for Nekso.

Carisbrook, Dpsk., er paa Rejsen fra Newcastle til Konigsberg med Kul kommet paa Grund paa Saltholmen. Skibet har Assistance af Svitzers.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsetterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 7. April.) Adolph Andersen, Schubert, ank. London 5. ds. herfra. — Alexandra, Nielsen, afg. Kristiania 27. Marts til Boston. — Algarve, Borries, afg. Burntisland 31. Marts til Nizza. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Riga 2. ds. fra Antwerpen. — A. N. Hansen, Panske, ank. Savona 6. ds. fra Salonika. — Antwerpen, Madsen, dukker i Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 20. Marts til Baltimore. — Arno, Strubberg, afg. Oporto 4. ds. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 2. ds. herfra. — Baron Stjernbad, Therkildsen, ank. Pillau 6. ds. herfra. — Beira, Lunge, ank. Malaga 5. ds. fra Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 25. Marts fra Kristiania. — Chr. Broberg, Gotthardt, p. Dartmouth 1. ds. hertil. — Christian IX, Jacobæus, p. Brunsbüttel 4. ds. hertil. — Dagmar, Bogvad, afg. Tarragona 6. ds. til Denia. — Douro, Mortensen, ank. Oporto 6. ds. fra Granton. — Ferrara, Sinclair, afg. Stettin 2. ds. til Manchester. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15. Marts fra Newcastle. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 5. ds. fra Pillau. — Garonne, Kromann, dukker her. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 4. ds. til Liban. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 2. ds. til Kristiansand. — Hengest, Muuch, afg. herfra 7. ds. til Liban. — Hjelm, Sørensen, ank. Stettin 6. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 6. ds. hertil. — Karin, Ryberg, ank. Swansea 3. ds. fra Liverpool. — Kasan, Hansen, ank. Liban 1. ds. herfra. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 25. Marts hertil. — Kiev, Jørgensen, p. Ouessant 6. ds. for Bordeaux. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 1. ds. fra Liban. — Louise, Kruse, afg. herfra 6. ds. til Reval. — Loire, Craignon, afg. La Rochelle 6. ds. til Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 21. Marts til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 1. ds. fra Boston. — Moskov, Meldahl, afg. Dunkerque 6. ds. hertil. — Nicolai II, Kaas, afg. Boston 1. ds. hertil. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 6. ds. til Pillau. — O. B. Suhr, Frisnette, afg. Reval 4. ds. hertil. — Pennsylvania, Gotsche, afg. herfra 4. ds. til Filadelfia. — Pern, Christensen, ank. London 2. ds. fra Liban. — Pregel, Harder, ank. Liban 30. Marts herfra. — Rogaland, Wiese, ank. hertil 7. ds. fra Liverpool. — Saga, Nielsen, dukker her. — Saxo, Larsen, ank. Danzig 2. ds. herfra. — Texas, Lissner, dukker her. — Tiber, Beck, afg. Neapel 6. ds. til Messina. — Tyr, Thaning, afg. herfra 7. ds. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 28. Marts til New York. — Valdemar Johnsen, ank. Antwerpen 31. Marts herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Barcelona 1. ds. til Barry. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Colastine 6. ds. til Riga. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 1. ds. til Neapel. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 26. Marts til Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Newport 29. Marts til Neapel. — Excellence Pleske, Brandt, ank. London 1. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Lienta 25. Marts. — Wladimir, Savin, Carstensen, afg. Colastine 3. ds. til Danzig. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 4. ds. til Aarhus. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Konigsberg 4. ds. til Rotterdam. — Rolf, Olsen ank. Liban 28. Marts. — Niels R. Finzen, Jørgensen, ank. Liban 7. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Barcelona 6. ds. — Helga, Vaabeu Olsen, afg. Alfaque 5. ds. — Martha, Christensen, ank. Amsterdam 4. ds. — Elna, Rathje, ank. Newport 3. ds. — Therese, Pedersen, ank. Burntisland 4. ds. — Simone, Møller, afg. Toulon 6. ds. — Jeanne, Löffler, ank. Tynen 3. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Dunkerque 4. ds. — Vera, Riso, afg. Huelva 6. ds.

Vesterhavet. Ellen, Basse, ank. Coreubion 29. Marts. — Fylla, Christensen, ank. Methil 3. ds. — Gerda, Iversen, afg. Runcorn 3. ds. til Aalborg. — Hebe, Nielsen, ank. Reval 3. ds.

— Cito, Thøgersen, afg. Grimsby 6. ds. til Brake. — Napoli, Brinch, ank. Esbjerg 5. ds. — Bodil, Hansen, ank. Stolpemünde 6. ds. — Dagmar, Jessen ank. Tuborg 1. ds. — Norma, Nielsen, ank. Methil 4. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 2. ds. — Paris, Tholander, ank. Kiel 1. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dakar 1. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Brügge 3. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Helsingør 6. ds. til Riga. — Gallia, Nielsen, ank. Aarhus 7. ds. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Helsingør 3. ds. — Kotouia, Rasmussen, ank. South Shields 7. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Dunston 7. ds. — Carhonia, Mathiasen, ank. Bouess 5. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Leith 7. ds. — Selandia, Troensegaard, afg. Dunston 7. ds. til Kjøbenhavn. — Seecalia, Jensen, afg. Stettin 4. ds. til South Shields. — Boscia, Skovgaard, ank. Stettin 5. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Newcastle 1. ds. — Brattingborg, Jørgensen, afg. Huelva 2. ds. — Flynderborg, Thygesen, ank. Kiel 5. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 4. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Riga 7. ds. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Bone 5. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Barry 1. ds. — Rosenborg, Schultz, afg. Hull 6. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Newport 2. ds. — Stegelborg, Lund, ank. W. Hartlepool 4. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Windau 3. ds. — Soborg, Hensen, ank. Rotterdam 17. Marts. — Uranienborg, Jensen, afg. Windau 3. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Grangemouth 3. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Bangkok 4. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Sunderland 4. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Marseilles 31. Marts. — Tuborg, Agerlin, afg. Pomaron 31. Marts. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Hull 1. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. Schleswig 7. ds.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Cadix 24. Marts. — Jægersborg, Larsen, ank. Huelva 29. Marts. — Kallundborg, Nielsen, afg. Ternouzen 7. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Hull 6. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 7. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Aarhus 6. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Antwerpen 7. ds. — Siberien, Madsen, ank. Antwerpen 5. ds. — Mahidol, Schmidt, afg. Suez 19. Marts. — Indien, Berg, afg. Houkong 3. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Moji 7. ds. — Cathay, Jensen, afg. Saigon 5. ds. — Samui, Dahlenborg, afg. Colombo 26. Marts. — Bintang, Gabe, ank. Genua 2. ds. — Anamba, Juel-Hansen, ank. London 7. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 5. ds. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 26. Marts. — St. Jan, lugemann, afg. Trinidad 4. ds.

Ero. Energi, Svane, ank. Middelfart 31. Marts. — Erindring, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Methil 4. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 4. ds. — Helene, Sørensen, ank. Swinemünde 7. ds. — Agnete, Petersen, ank. Kjøbenhavn 6. ds. — Hermia, Larsen, afg. Kiel 4. ds. til Methil. — Alice, Schultz ank. Burntisland 6. ds.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Olsen, ank. Stettin 6. ds. — Lars Kruse, Møller, afg. Seaham 4. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Bandholm 5. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Stockholm 2. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Hamburg 4. ds. — Ajax, Brøsen, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Lübeck 6. ds. — Alfred Hage, Ellekilde ank. Windau 1. ds.

Holm & Wonsild. Kai, Hansen, ank. Horsens 6. ds. — Erik, Poulsen, ank. Swinemünde 7. ds. — Axel, Christensen, ank. Aalborg 2. ds. — Hugo, Steen, ank. Methil 2. ds. — Wilh. Colding, Kurtzhals ank. Tyue 7. ds. — Angantyr, Egenfeldt-Nielsen, afg. Palermo 6. ds. til London. — Farmatyr, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. Newfahrwasser 2. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Cardiff 7. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Stockholm 28. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen ank. Rufisque 7. ds. — Urania, Clausen, afg. Aarhus 7. ds. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 4. ds. — Nordland, Møller, ank. Lübeck 5. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Rufisque 30. Marts. — England, Andersen, afg. Blyth 7. ds. — Holland, Poulsen, ank. Methil 4. ds. — Rusland, Madsen, afg. Harburg Elbe 7. ds. — Annette Furness, Larsen, afg. Grangemouth 6. ds. — Lady Furness, Andresen, afg. Methil 2. ds. — Europa, Hansen, afg. Swinemünde 7. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. Glasgow 4. ds. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 5. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Flensburg 31. Marts.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Oxelosund 6. ds. — Fulton, Jorgensen, ank. Windau 1. ds. — Newton, Andersen, afg. Ghent 7. ds. til Stettin. — Edison, Sorensen, ank. Stettin 7. ds. — Washington, Nielsen, afg. Stege 6. ds. til Windau.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. Sevilla 2. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Malmo 7. ds. til Burntisland. — Aloxv, Lorentzen, ank. Greuock 4. ds. — Dagny, Fischer, afg. Cartagena 3. ds. til London. — Mary, Clausen, ank. Stege 3. ds.

Frem. Austa, Bagger afg. Libau 2. ds. til Boness. — Vera, Thing, ank. Libau 6. ds. — Freja, Nielsen, ank. Bandholm 4. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Kjobenhavn 7. ds.

Karl A. Malmberg & Ko. Ivete, Frijs, ank. Kjobenhavn 7. ds. — Tor, Hürstedt, ank. Kjobenhavn 26. Marts.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, ank. Kjobenhavn 1. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Newcastle 3. ds. til Marseille. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Blyth 2. ds. til Palermo. — Ove Gjedde, Jans, afg. N. Sundby 7. ds. til Blyth.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, ank. Grays 30. Marts. — Inga, Storm, afg. Brevig 1. ds. til W. Hartlepool. — Ella, Svendsen, afg. Esbjerg 2. ds.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Prinsesse Marie, Winther, afg. Iquique 22. marts til Newcastle. NSW. — Mardor, Mork, afg. Rio Grande 29. marts til La Yela do Coro.

Fans. Sønderho. Martha, Fischer, prajet 23. Marts paa 27^o N. Br. 17^o V. Lgd., sydvestgaende.

Ronne. Hans Peter, Westh, ank. Kalmar 29. Marts. — Freja, Bech, ank. Pillau 30. Marts. — Argus, Holm, er ankommen til Kalmar. — John Hintze, Knudsen, er ankommen til Colberg. — Ane Cathrine, er ankommen til Stolpenmünde. — Gudmund, ank. Osearshavn 2. ds. — Mercantil er ankommen til Merbylange.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen ank. Colberg 29. Marts. — Severine, Hansen, ank. Cimbrishavn 29. Marts. — Triton, Nielsen, ank. Frederiksstad 31. Marts. — Meta, Møller, ank. Frederiksstad 31. Marts. — Libi, Rasmussen, ank. Gibraltar 30. Marts. — Lyø, Jensen, ank. Stralsund 31. Marts. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. Stralsund 31. Marts. — Zampa, Petersen, ank. Norrköping 1. ds. — Mini, Nielsen, ank. Frederiksstad 31. Marts. — Jørgen Larsen, Jorgensen, ank. Wisby 31. Marts. — Ebenezer, Nielsen, ank. Nyborg 1. ds. — Erik, Christensen, ank. Naksöv 2. ds. — G. R. Borg, Hvenegaard, ank. Fakso 2. ds. — Kristine, Gommesen, ank. Sarpsborg 2. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Sarpsborg 1. ds. — Galathea, Jensen, ank. Malmo 1. ds. — Roska, Petersen, ank. Aarhus 1. ds. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Kjobenhavn 2. ds. — Marie, Andersen, ank. Holbæk 2. ds. — Kathrine, Hansen, ank. Skelskør 1. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. Kjobenhavn Red 1. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. Assens 2. ds. — I. Lotz, Hansen, ank. Norrköping 3. ds. — Alma, Hansen, ank. Danzig 2. ds. — Ariel, Ravneose, ank. Camarthen 3. ds. — Kirstine, Sorensen, ank. Malmo 3. ds. — Solon, Rasch, ank. Goteborg 3. ds. — Doris, Kobke, ank. Stettin 6. ds. — Immanuel, Jensen, ank. Wisby 4. ds. — Cornwall, Petersen, ank. Frederiksstad 6. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. Allinge 5. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. Kragerø 4. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. Norrköping 4. ds. — Jens Nielson, Nielsen, ank. Brest 6. ds.

Æro. Lauritz, Folmer, ank. Osearshavn 29. Marts. — Sulus, Jensen, ank. Holmestrand 30. Marts. — Debora, Rasmussen, ank. Malmo 28. Marts. — Amor, Hansen, ank. Hals 28. Marts. — Alma Marie, Hansen, ank. Falmouth 29. Marts. — Apollo, Albertsen, ank. Goteborg 29. Marts. — Skirner, Rasmussen, ank. Caen 29. Marts. — Malfridur, Hansen, ank. Naksöv 29. Marts. — Mariane, Andersen, ank. Langesund 30. Marts. — Nathalie, Eriksen, ank. Fowey 30. Marts. — Ausgar, Jorgensen, ank. Rio Grande do Sul 28. Marts. — Jørgen Olsen, er ankommen til Maracibo. — Veritas, Staugaard, passerede d. 27. Marts Beachy Head for vestg. — Astræa, Svane, ank. St. Nazaire 28. Marts. — Frederik og Ane, Olsen, ank. Frederiksstad 29. Marts. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kalundborg 28. Marts. — Herkules, Bager, ank. Colberg 31. Marts. — Rigmor, Petersen, ank. Karlshamn 31. Marts. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 31. Marts. — Peter, Olsen, ank. Barhoft 31. Marts. — Argus, Thomsen, ank. Barhoft 31. Marts. — Th. Lohse, ank. Goteborg 31. Marts. — Nauta, Starke, afg. Dysart 28. Marts til Cadiz. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Rostock 31. Marts. — Agnes, Christensen, ank. Barhoft 31. Marts. — Emanuel, Schmidt, ank. Kjobenhavn 30. Marts. — Caroline, Albertsen, ank. Kjobenhavn 31. Marts. — Anna, Petersen, ank. Kjobenhavn 31. Marts. — Valborg, Johansen, ank. Greifswalde 31. Marts. — Laura, Jensen, ank. Bristol 31. Marts. — Saga, Ohlsen, ank. Tranter 31. Marts. — Pampa, Svendsen, ank. Kjobenhavn 1. ds. — Arietis, Andersen, ank. Wisnar 31. Marts. — Amor, Rasmussen, ank. Helsingør 1. ds. — Kirstine, Rasmussen, ank. Karlskrona 1. ds. — Juliane, Christensen, ank. Mullerup 1. ds.

— Ellen, Folmer, ank. Kjobenhavn 4. ds. — Olaf Peterseu, Albertsen, afg. Kjobenhavn 4. ds. til Karlskrona. — I. A. Kroman, afg. Goteborg 4. ds. til Charlestown (Coruwall). — Johanne, Østerman, passerede Dungeness den 2. for vestg. — Astræa, afg. Nantes 4. ds. for Cadiz. — I. Koefoed, Andersen, afg. Orth 6. ds. til Leithsfjorden. — Æro, Christensen, ank. Setubal 3. ds. — Freden, Christensen, ank. Moss 5. ds. — Abba, Petersen, ank. Barhoft 6. ds. — Rigmor, Petersen, ank. Swinemünde 6. ds. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 6. ds. — Adèle, Kock, ank. Kolding 6. ds. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 6. ds. — Vera, Mygind, ank. Goteborg 6. ds. — Ellen, Hansen, afg. Kjobenhavn 4. ds. til Marstal. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kristiania 5. ds. — Ophelia, Clausen, ank. Kjobenhavn 6. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparselse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjobenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjobenhavn K.

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 tilføjes Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

723 Stenpulle fundet. Herthas-Flak. Kattogat. Paa Herthas-Flak er fundet en lille Stenpulle med 9, m. Vand. Den ligger c. 9, Sm. S. 57^o Ø. fra Skagen Fyr. 57^o 38', N. Br. 10^o 52', Ø. Lgd.

Stedet vil nærmere blive undersøgt. (Kort Nr. 144, 186, 196 og 211. Danske Lods, Side 129).

724. Sømærke udsat. Øhoved V. Kals-Vig. Kattogat. En Halmpræk er i 3, m Vand udsat SØ-Siden af 2-m Grundene V. for Øhoved, 3840 m N. 52^o V. fra Tved Kirke. (Kort Nr. 120, 144, 156, 160 og 211. Danske Lods, Side 162. Sø.-Fort. Side 11.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 542. Kjobenhavn 1908).

725. Havnearbejder. Midlertidigt Fyr. Thisted. Limfjorden. Thisted Havn er under Ombygning. De ny Arbejder strækker sig ud Ø. over forbi Ledefyrinien. En hvid Lanterne, som man skal gaa Ø. om, er derfor tændt c. 50 m. uden for Havnemundingen.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

726. Vager flyttet. Barsebäck. Sundet. Sværrig. Den røde Vager med Kogt og to Balloner ved Kulorna er nu flyttet til V. for Finhättan. 55^o 45' 16" N. Br. 12^o 51' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 127, 156, 160, 180 og 210). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 159. Kjobenhavn 1908).

727. Fyrskibet »Kopparstenarne« udlagt. Den 31. Marts 1908 er Fyrskibet »Kopparstenarne« afgaaet fra Sandhamn til sin Station og i Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm atter udlagt paa Station.

728. Skydeøvelser. Trälhafvet. Stockholm Skærgaard. I 1908 afholdes Skydeøvelser i Trälhafvet og Västra Saxarfjärden. Naar der skydes, højes et rødt Flag paa Tisterön og Ekholmen, og Poster med rødt Flag er udsat langs Skydepladsen. Om Natton vises hvide Lanterner i Stedet for Flag, og Vagtfartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges. Naar der skydes, er Skydepladsen spærret.

729. Sømærke inddraget. Uleåbørg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Vageren Ø. for Pallosen Välimatala Össtra ved Marjanieni er inddraget. 65^o 5' 18" N. Br. 24^o 29' 15" Ø. Lgd.

730. Forandring i Afmærkningen. Aland. Vageren N. for Flatskärshällan mellem Mariehamn og Marsund Lodspladser er ind-

*) Reduktionstabel 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 maas Svarporto vedlægges.

draget. En hvid og rød Stage med to Koste or ndsat Ø. for Grunden, 1½ Kbl. SØ. for den inddragne. 65° 5' 4" N. Br. 19° 43' 55" Ø. Lgd.

731. Tønder flyttet. Gellenstrom. Tyskland. I Gellenstrom ligger de røde Tønder A til H mellem Anduvningstønden Gellen og den røde Tønde J nu i lige Afstand fra hinanden 25 m. V. for Ledelinien Marie Kirke til Stralsund overet med Vierendehl Grund Fyrbaake. Anduvningstønde Gellen: 54° 30' 54" N. Br. 13° 3' 12" Ø. Lgd.

732. Vrag borttaget. Westermarkelsdorf. Femer-Bælt. Vraget af den NNØ. for Westermarkelsdorf smukke Tjulk »Triuntje« er bortsprængt og Afmærkningen inddraget.

II. Kattegat og Skagerrak.

733. Lystønde atter udlagt. Store-Middelgrund. Sverrig. Lystønden ved Store-Middelgrund er atter udlagt.

734. Grund rapporteret. Leiestensløpet. Baste—Færder. Norge. En 3 m. Grund er rapporteret at ligge 1 Kbl. fra Stagen paa Reierbaaen, i Linien Stagen overet med SØ-Pynteu af Skrotslingskalven. 59° 8' 54" N. Br. 10° 28' 55" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

735. Forandring i Afmærkningen. Norge. I Grøtesund skal Stagerne paa V.-Siden være røde, paa Ø.-Siden sorte. Den Ø.-lige Stage paa Nordskotflakket inddrages. I Indlobet til Hopen, Lofoten, skal Stagerne for Indgaende være røde om Bagbord, sorte om Styrbord. I Indlobet til den indre Havn i Reino skal Stagerne for Indgaende være røde om Bagbord, sorte om Styrbord. I Gisund vil man for N.-gaaende faa røde Stager om Bagbord, sorte om Styrbord. De to mellemligste Stager paa Græsmyrgrundene og den N.-lige Stage paa Kohoret inddrages.

736. Fyrskibet »Eider« udlægges atter. Tyskland. I April 1908 udlægges det ny Fyrskib »Eider« paa Station og Reservefyrskibet inddrages. Det ny Fyrskib er rodt, mærket »Eider« med hvidt paa Siderne. Det har tre Master, med Stang til Gnisttelegraf paa Stormasten, sort Ballon paa Fokkemasten og Raa til Stormsignaler paa Mesanmasten. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Stormasten. Flammens Højde: 11 m. Lysevnen: 8 Sm. Taagesignal gives med Sirene eller Taagehorn, hver Minut Et-Stod af 5 Sek. Varighed, og med Undervands Klokke, der hver 45 Sek. giver Ni-Slag med 2½ Sek. Pause mellem Slagene, fulgt af 25 Sek. Pause. Gnisttelegrafen er foreløbig ikke i Virksomhed og Stormvarsel Signaler gives foreløbig ikke. 54° 16', N. Br. 8° 18', Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

737. Topbetegnelse. Fyrskibet »Minsener Sand«. Jade. Fyrskibet »Minsener Sand« har nu en sort Ballon paa hver af de tre Master. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 619. Kjøbenhavn 1908).

738. Midlertidigt Fyr. Knockster Siel. Ems. Til Brug ved Uddykning i Ostfriesische Gatje er et hvidt, fast Fyr tændt paa en Due d'Albe paa Knock.

739. Grund dannet. Bocht van Watum. Ems. Holland. Mellem den sorte Spidstønde E 4 (Biunen Hond) og E 5 i Bocht van Watum er fundet en Grund med 2, m., c. 4 Kbl. N. for Tønde E 5. Da Hond og Paap er tiltaget, maa man ikke holde for tæt til den Bagbords Tondelinie mellem de sorte Spidstønder E 4 og E 6 b.

740. Forandring i Afmærkning. Thomas Smitgat. Zeegat van Terschelling. I Thomas Smitgat ligger Spidstønde Nr. 3 med Kors paa 53° 24' 8" N. Br. 5° 6' 10" Ø. Lgd. og Stumptonde Nr. 3 paa 53° 24' 18" N. Br. 5° 6' 6" Ø. Lgd. Farvandet er atter paa-lideligt, midtfarvands er der 4, m. Vand. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 461. Kjøbenhavn 1908).

741. Seminevvelser. Malzwin. Zeegat van Texel. I Malzwin er Seminevvelsespladsen afmærket. S.- og Ø.-Enden med sort og rodt (arvne) Stumptonde med Krvids, N.-Enden med den rod og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant ved Bollen, og V.-Enden med Minefartøjet »Mercur«. Naar dette eller en Dampbarke har hejst rodt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads. Paa Texel Red er tæt ved S.-Siden udlagt to røde Spidstønder; de er Skibsfarten uvedkommende.

742. Skydeøvelser. Helder. I April 1908 afholdes i nogle Dage Skydeøvelser fra Fort Erfprins ved Helder. Naar der skydes, hejses rodt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rodt og hvidt betyder N., sort Ø., hvidt og rodt S., hvidt V., hvidt og sort NØ., rodt og sort SØ., sort og hvidt SV., sort og rodt NV. Dampfartøjet ligger ude for at give Anvisning og Hiælo til Sejlfartøjer.

743. Forandring i Afmærkning. Vlietroom og Molenrak. Harlingen. Spidstønde Nr. 2 med Ballon (Prinshoek) i Vlietroom er flyttet til 53° 16' 59" N. Br. 5° 9' 38" Ø. Lgd. En sort Vager med Kors er i 2 m. Vand udlagt i Molenrak, paa 53° 8', N. Br. 5° 14', Ø. Lgd.

744. Fyr tændt. Kamper Ketel. Zuidersee. Kamper Ketel røde og hvide Lynfyr, der hver 2 Sek. viser Et-Lyn af 0,2 Sek. Varighed, brænder nu nu permanent.

745. Lystønde udlagt. Marderhoek. Zuidersee. Stumptonde Nr. 7 a (Marderhoek) er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 7 a, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek.,

Mørke 3 Sek. Om Vinteren ombyttes den med en Stumptonde. 52° 49' 20" N. Br. 5° 35' 21" Ø. Lgd.

746. Lystønde udlagt. Scheurrak. Zuidersee. En rod Lystønde Nr. 8 a, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hvor 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er udlagt i Scheurrak, S. for den røde Vager Nr. 8 a med to Balloner. Vageren er inddraget, men udlægges om Vinteren paa Lystødens Plads. 53° 5' 28" N. Br. 5° 10' 44" Ø. Lgd.

747. Lystønde udlagt. Slijk. Zuidersee. En rod og sort vandret bet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er udlagt i Slijk. 52° 39' N. Br. 5° 16', Ø. Lgd. Om Vinteren ombyttes Lystønden med en rod og sort vandret sribet Vager med Kegel.

748. Vrag borttaget, Lystønde paa Station. Hoek van Holland. Uden for Hoek van Holland er Vraget af »Lindisfarne« borttaget og Lystønden, som afmærkede det, atter lagt paa Station. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 415. Kjøbenhavn 1908).

749. Tønde flyttet. Brielsche Gat. Zeegat van de Maas. I Brielsche Gat er Westplaat tiltaget. Spidstønde Nr. 5 er derfor flyttet til 51° 55' 50" N. Br. 4° 4' 4" Ø. Lgd.

750. Tønde flyttet. Pas van Terneuzen. Wester Schelde. Den rod og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 12 med Diamant i Pas van Terneuzen er flyttet til 51° 21' 53" N. Br. 3° 53' 56" Ø. Lgd.

751. Undervands-Taagesignal gives. Fyrskibet »West Hinder«. Belgien. Paa Fyrskibet »West Hinder« gives Undervands-Taagesignalet nu med Fem-Slag paa Klokke hver 18 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 10 Sek. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 16. Kjøbenhavn 1908).

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

752. Fyr uforandret. Dieppe. Frankrig. Paa Grund af Arbejderne ved Ø.-Molen til det ny Indlob til Dieppe Havn lyser det røde, faste Fyr paa den gamle Ø.-Mole nu ikke fra N. 25° Ø. til Kysten Ø. for Dieppe. 49° 56' 6" N. Br. 1° 4' 59" Ø. Lgd.

753. Undervands Klokkesønde udlagt. Havre. En hvid, spids Tønde, forsynet med automatisk Undervands Klokke, er til Forsøg udlagt 1 Kbl. N. for Flojtetønden »Ouest des approches de l'Éclat«. Paa Tønden anbringes en hvid Ballon. 49° 30' 5" N. Br. 0° 0' 59" V. Lgd.

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

754. Taagesignal forandret. Louisburg. Cape Breton Island S.-Kyst. Nova Scotia. Taagesignalet ved Fyret paa N.-Siden af Indlobet til Louisburg Harbour, gives nu med en Dianhone, der hver 75 Sek. giver To-Stod, Stod 3 Sek., Pause 2 Sek., Stod 3 Sek., Pause 67 Sek.

755. Fyr forstærket. Port Hebert. Nova Scotia S.-Kyst. Fyret paa Shingle Point, Port Hebert, er forstærket. Linseapparat af 6te Orden.

756. Midlertidigt Fyr tændt. Quaco. Bay of Fundy. New Brunswick S.-Kyst. Et midlertidigt, rodt, fast Fyr er tændt paa Inderenden af den Ø.-lige Bolgebryder ved Quaco. Flammens Højde: 8 m. Synsvidden: 6 Km. En rod Snirtønde er udlagt ved Yderenden af den odelagte Del af Bolgebryderen, som er under Vandet. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 567. Kjøbenhavn 1908).

757. Grund rapporteret. Long Neck Point NØ. Long Island Sound. Connecticut. Forenede Stater i Nord-Amerika. En enestaaende 3 m. Klippe er rapporteret at ligge fra Kanten af Long Neck Point i N. 53¼° Ø. og fra Fish Islands SØ.-Kant i S. 50½° V. 41° 2' 35" N. Br. 73° 28' 0" V. Lgd.

758. Fyr flyttet. North Hook. Sandy Point. New Jersey. North Hook Baakefyr er nu flyttet 1 Kbl. Ø. efter. Fyret er nu et hvidt, fast Fyr af 4de Orden. Det midlertidige Fyr er slukket.

759. Tønder udlægges ikke. Filadelfia. Delaware River. Tønderne ved Camden Lower og Camden Upper Ankerpladser, lige over for Filadelfia, udlægges ikke. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 431. Kjøbenhavn 1908).

760. Fyrskibet »Frying Pan Shoals«. North Carolina. Fyrskibet »Frying Pan Shoals« ligger i 20 m. Vand, 5 Sm. S. 71° Ø. fra 7 m. Stedet paa Outer Frying Pan Shoals. 28 Sm. S. 38½° Ø. fra Cape Fear Fyr. 33° 28' 12" N. Br. 77° 36' 6" V. Lgd.

761. Klokkesønde udlagt. Frying Pan Shoals Outer End. North Carolina. Frying Pan Shoals Outer End Flojtetønde er ombyttet med en lodret sribet Klokkesønde, der hedder Frying Pan Shoals Klokkesønde F. P. 33° 33' 30" N. Br. 77° 48' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 212. Kjøbenhavn 1908).

762. Grund fundet. Main Ship Channel. Key West, Florida. En 7 m. Koralklippe er fundet paa Ø.-Siden af Main Ship Channel, fra East Triangle Baake i S. 4½° Ø. 1½ Sm. og i N. 80° V., c. 2 Sm. fra Ship Channel Shoal Baake. Den ligger paa en Klippegrund med 8 à 9½ m. Vand, ¾ Kbl. Ø. for Main Ship Channel Ledefyrline.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav

763. Tønde udlægges ikke foreløbig. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Channel Spidstønde Nr. 1 2 i Tampa

Bay udlægges foreløbig ikke. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 577. Kjøbenhavn 1908).

764. Fyr tændt. Cape San Blas. Florida. Cape San Blas hvide Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Et-Blink, er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. 29° 40' 2" N. Br. 85° 21' 36" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 306. Kjøbenhavn 1908).

765. Fyr tændt. Pelican Island Shoal. Galveston Harbor. Texas. Pelican Island Shoal Fyr er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. Det vises fra en Baake, som staar i 4,5 m. Vand paa NØ.-Enden af Grunden ud for Pelican Island. 29° 20' 31" N. Br. 94° 46' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 390. Kjøbenhavn 1908).

766. Midlertidigt Fyr tændt. Tupilco. Tabasco. Gulf of Mexico. Et midlertidigt, hvidt Fyr med Fire-Formarkelser er tændt paa V.-Siden af Tupilco River Munding. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 11 Sm. Hvidt c. 8 m. højt Trætaarn. Det permanente Fyrtaarn opføres tæt ved det midlertidige. 18° 27' N. Br. 93° 28' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

767. Fyr tændt. Santo Alberto Point. Rio Grande do Norte. Brasilien. Et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, er tændt paa Santo Alberto Point. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 10 Sm. Rød, c. 10 m. høj Jerubaake. 5° 2' 30" S. Br. 36° 1' 20" V. Lgd.

768. Lystønder udlagt. Florianopolis (Desterro) S.-lige Indløb. En hvid Lystønde, Coroa Massambu, der viser hvidt, fast Lys, er i 6 m. Vand udlagt 3 Kbl. S. 70° V. fra Cardoso Island Baake. 27° 48', S. Br. 48° 36', V. Lgd. En rød Lystønde, Cacao Shoal, der viser rødt, fast Lys, er i 5,5 m. Vand udlagt 9 Kbl. S. 35° V. fra Largo Island Baake. 27° 42', S. Br. 48° 37', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

769. Grund fundet. Salerno. Italien V.-Kyst. Ved Indløbet til Salerno Havn ligger en 3 m. Grund 1 Kbl. N. 71° Ø. fra det røde Fyr paa Ø.-Enden af den gamle Mole og i S. 77° Ø. fra det grønne Fyr paa Manfredi Mole.

770. Lystønder udlagt. Kilia Munding. Dohau. Rumænien. I Indløbet til Armen Polunotehnoe i Bugten Jibriani er udlagt to Lystønder. Den Ø.-lige er en rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt, fast Lys og ligger 2580 m. N. 2° Ø. fra den forreste Ledefyrbaake. Den V.-lige Lystønde er sort og viser hvidt, fast Lys. Den ligger 2560 m. N. 2° V. fra samme Fyrbaake, som ligger paa 45° 26' N. Br. 29° 42' Ø. Lgd.

771. Adgang forbudt. Sevastopol. Krim. Rusland. Det er forbudt ethvert Handelsskib at staa ind i Sevastopol Harbour fra Solnedgang til Solopgang. Skibe, som ikke desto mindre forsøge derpaa, løbe Fare for at blive beskudt fra Kystbatterierne.

772. Fyr tændt. Cap Bengut. Algier. Cap Bengut nye Fyr er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. Det ny Fyr er et hvidt Lynfyr, der hver 25 Sek. viser Fire-Lyn, Lyn 0,33 Sek., Mørke 2,33 Sek., Lyn 0,33 Sek., Mørke 2,33 Sek., Lyn 0,33 Sek., Mørke 2,33 Sek., Lyn 0,33 Sek., Mørke 15,33 Sek. Lysevnen: 33 1/2 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. 36° 55' 29" N. Br. 3° 53' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 313. Kjøbenhavn 1908).

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

773. Afmærkning forandret. Beira Harbour. Afrika Ø.-Kyst. I Indløbet til Beira Harbour er følgende Forandringer foretaget:

South East Channel: Sort Stumtønde Nr. 1 har ingen Topbetegnelse. Spirtønden 7 1/2 Kbl. N. 75° V. fra Tonde Nr. 2 er inddraget. Sort Spidstønde A er flyttet 3/4 Kbl. S. 27° Ø. hen. Sort Spirtønde B er flyttet 4 Kbl. S. 34° Ø. hen. Sort Kugletønde C er flyttet 2 Kbl. S. 75° Ø. hen.

Rambler Channel: Rød Kugletønde Nr. 6 er flyttet 3/4 Kbl. S. 3° V. hen. Sort Kugletønde Nr. 3 er flyttet 8 Kbl. S. 34° Ø. hen. En rød Kugletønde Nr. 8 er udlagt 4,5 Sm. 13° Ø. fra Jea Taarn. Den røde Spidstønde 4 Kbl. N. 31° Ø. fra Tonde Nr. 8 er inddraget. Den sorte Spidstønde Nr. 7 er flyttet 3/4 Kbl. S. 50° Ø. hen. Den røde Kugletønde Nr. 10 er flyttet 3/4 Kbl. S. 41° Ø. hen. Den røde Kugletønde Nr. 12 er flyttet 4 Kbl. S. 67° Ø. hen.

Beira Ankerplads: Sort Fortøjstønde Nr. 9 er flyttet 2 1/2 Kbl. S. 59° Ø. hen. Sort Fortøjstønde Nr. 11 er flyttet 2 1/2 Kbl. S. 67° Ø. hen. Sort Fortøjstønde Nr. 13 er inddraget.

Chiveve Point: 19° 49', S. Br. 34° 49', Ø. Lgd.

774. Oplysning om Grund. Pinda. Portugisisk Øst-Afrika. Grunden Pinda er atter blevet opmaalt. Dens største Udstrækning i Ø. og V. er c. 5 Sm. Grunden Vulture, som i 1874 er rapporteret at ligge S. for Øen Gomen, findes ikke. Klipperne paa den Ø.-lige Del af Grundens S.-Kant ligger i denne Øs Retning. Med Springtids Lavvande falder Grunden tør, og paa dens Ø.-lige Dels N.-Side ses da Resterne af en strandet Dæmper, der ser ud som Klipper. Grunden falder næsten overalt stejlt af. Strømmen er stærk og naar en Fart af 5 Knob i S.-lig Retning og danner Stromhvirler, der sætter stærkt ind paa Grunden, hvorfor det tilraades N.- og S.-gaende Skibe ikke at gaa V.-ligere end paa Længden af Punt Relamsabo, der er den

hvide Sandpynt Syd for Kap Melamo. Lidt mere end 1/2 Sm. Ø. for Øen Gomen er der fundet over 22 m. Vand. Følgende Punkter ligger saaledes: Øen Gomen: 14° 19' 49" S. Br. 40° 34' 48" Ø. Lgd. Pynt Pinda: 14° 16' 24" S. Br. 40° 43' 56" Ø. Lgd. Kap Koguni (Loguno): 14° 12' 11" S. Br. 40° 42' 37" Ø. Lgd. N.-Spidsen af Grunden: 14° 10' 30" S. Br. 40° 43' 36" Ø. Lgd. Ø.-Spidsen af Grunden: 14° 14' 0" S. Br. 40° 47' 29" Ø. Lgd.

775. Baaker opfort. Bahia de Membra. Portugisisk Øst-Afrika. I Bahia de Membra er c. 100 m. N. for den militære Station rejst to Pæle med Trekant, der staar 36 m S. 52° V. og N. 52° Ø. fra hinanden. Holdt overet leder de til Ankerpladsen. Man ankrer i 40 m. Vand, men maa vise den største Forsigtighed, da Grunden forandrer sig i Regntiden. 14° 12' S. Br. 40° 32' Ø. Lgd.

776. Mudder-Vulkan. Cheduba Strait. Arakan Kyst. Birma. I det N.-lige Indløb til Cheduba Strait ligger en Mudder-Vulkan, hvorpaa der er 8 m. Vand, 2 Sm. N. 58° V. fra South Terrible Shoal. 19° 24', N. Br. 93° 14', Ø. Lgd. Mudder-Vulkaner er almindelige i denne Egn baade paa og uden for Kysten.

777. Vulkansk Udbrud. Foul Island. Pegu Kyst. Den 6. Februar 1908 var Foul Island i voldsomt Udbrud. Da Grunde derved kan være dannet, bør man holde sig i rigelig Afstand fra Øen. 18° 3' N. Br. 94° 6' Ø. Lgd.

778. Fyr tændt. Pak Chan River. Bay of Bengal. Siam. Et hvidt Blinkfyr er tændt paa Spiteful Rock i Indløbet til Pak Chan River. Flammens Højde: c. 27 m. Synsviddens: c. 15 Sm. 9° 53' N. Br. 98° 27' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

779. Tidsignal forandres. Tandjoeng Priok og Soerabaja. Java N.-Kyst. Fra den 1ste Maj 1908 gives Tidsignalerne i Tandjoeng og Soerabaja Kl. 0 Tim. 0 Min. 0 Sek. Midt-Java Middeltid, hvilket er 16 Tim. 40 Min. 45, Sek. Greenwich Middeltid. Tandjoeng Priok: 6° 5', S. Br. 106° 53', Ø. Lgd. Soerabaja: 7° 11', S. Br. 112° 44', Ø. Lgd. Standardtid for hele Java og Madoera er fra 1ste Maj 1908 Midt-Java Middeltid, hvilket er 12 Minutter senere end Batavia Tid.

780. Grund fundet. Masoedji Rivier NØ. Sumatra Ø.-Kyst. En Grund med 5 m. Vand er fundet NØ. for Mundingen af Masoedji Rivier, fra Punt Mendjangan i S. 1° Ø., og fra Punt Pasir i N. 63° Ø. 4° 4', S. Br. 105° 57', Ø. Lgd.

781. Farvand forandret. Lystønde forandret. Langkatrivier. Sumatra Ø.-Kyst. Farvandet uden for Mundingen af Langkatrivier har forandret sig, saa at Kort Nr. 18 ikke mere er rigtigt. Den rød og sort vandret stribede Lystønde er malet hvid og ligger nu paa Styrhøds Side af Løbet. 4° 4' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

782. Grunde fundet. Bai d'Halong (Along). Golfe du Tonkin. Fransk Indo China. I Baie d'Halong S.-lige Indløb er følgende Grunde fundet: En 3 m. Klippe 40 m. N. 30° V. fra Øen Cornu NV.-Pvnt. En 8,5 m. Klippe 120 m. S. 26° V. fra Øen Cornu SØ.-Pvnt. En 0,5 m. Klippe paa det Sted, hvor der er anført 1,5 m. 1740 m. S. 81° Ø. fra Fort Cac Ba. En 12 m. Klippe 428 m. S. 83 1/2° Ø. fra NØ.-Pvnten af Øen M. En 2,5 m. Klippe 580 m. N. 26° V. fra Rocher du Large. En Klippegrund med 10 m. strækker sig S. og SØ. fra Klippen La Quille, der er 7,5 m. 975 m. S. 33° Ø. fra La Quille; man maa ikke gaa mellem denne Grund og La Quille.

783. Dybde aftaget. Chin Kiang Fu. Yant Tse Kiang. China. Ved Chin Kiang Fu er Dybden aftaget. To ny Pierer er bygget. 32° 12', N. Br. 119° 25', Ø. Lgd.

784. Oplysning om Fyrbaaker. Chinkai Bay. Korea S.-Kyst. Fyrbaaken paa Klippen N. for Choa Sonn er en rød og sort vandret stribet, c. 12 m. høj Stenbaake. Flammens Højde: 8,5 m. Synsviddens: 6 Sm. 35° 4' 38" N. Br. 128° 40' 18" Ø. Lgd. Baaken paa Klippen S. for White Rock er en rød Pæl med rød og hvid vandret stribet Ballon. 3 m. høj over Højvande. 35° 2' 31" N. Br. 128° 36' 37" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 444. Kjøbenhavn 1908).

Karantænebestemmelser m. m.

785. Bestemmelser angaaende Afmærknings System. Norge. I Farvande, hvor Antallet af Mærkestager er saa stort, at Forveksling kan befrægtes, vil Stagerne faa forskellig Farve.

786. Undersøgelse af Sundhedspoliti. Swinemünde. Tyskland. Udenrigsministeriet meddeler:

Skibe, der anløber Swinemünde Havn, kan paa Forlangende baade blive toldklarerede og undersøgt af Sundhedspoliti om Natten, naar de for Kl. 9 1/2 Em. til »Schiffartsamt« i Swinemünde har anmeldt deres Ankomst.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 9. April 1908. — Tilsynet med de danske Skibe i britisk Havn. — Reglement af Marts 1908 for »Den permanente Veldgiftskommission i Kjøbenhavn til Afgørelse af Sager om Betaling for Bjergninger ved Selskabet Em. Z. Svitzer's Bjergningsentreprise«. — Isen i Beringsstrædet og Beringshavet. — Om Toldmulkt i Rusland. — Havneafgifters Fastsættelse i Sverige. — Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Skibs-efterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børs-kurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

Udbyttet for Aaret 1907 udbetales med 5 pCt. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, fra Kl. 11—1, mod Aflevering eller Indsendelse af Kupon Nr. 5. Kjøbenhavn, April 1908.

Bestyrelsen.

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 Utdøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Københavns ny Sandkagebageri

B. F. Abrahamsons Eftf., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Det kongl. oktr. Sjøassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, fæste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. April 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₄
Danmark.....		—	—
Norden.....		77	77 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	51	50 ¹ / ₂	51 ¹ / ₂
Carl.....		—	—
Dannebrog.....		—	—
Skjold.....		46 ³ / ₄	50
Urania.....		25	35
Union.....		51 ¹ / ₂	52 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		—	—
Hejmdal.....		—	—
Østasiatiske.....		117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Østersøen.....		50	85
Nordøen.....		10	17
Gorm.....		76	90
Torm.....		50	70
Inga.....		49 ¹ / ₂	58
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		125	200
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		56	70
Dansk-russisk Dampsk.....		57	59
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		97 ¹ / ₂	100
5% Østasias. Komp.....		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% tatts amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.....		87	89
4% — — — — — 2. Serie..	91 ³ / ₄	91 ³ / ₄	92
4% — — — — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ³ / ₄	88
4% — — — — — 7. — ..		91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₄	93
4% Østift. Kreditf. 9. — ..		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	150 ¹ / ₄	150	150 ³ / ₄
Privatbank.....	99 ¹ / ₂ — ³ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Landmandsbank.....	121 ³ / ₄ —122	121 ³ / ₄	122
Handelsbank.....		125 ¹ / ₄	125 ³ / ₄
Grundejerbank.....	29 — 28 ¹ / ₂	28 ¹ / ₄	29 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	67 ¹ / ₂ —67	67	67 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....		99	101
Sukkerfabr.....	214 ¹ / ₂ —216	215	215 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	141	141	141 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 7. April 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.22	18.19
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	160.60	—
Wien.....	78.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. April 1908.

Russiske Noter.....	214.00
4% Russiske Consols.....	81.70
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	73.40
5% Mexikanske 1899.....	100.90
5% Rumænske Stats.....	100.90
4% — — — — — 1890.....	92.40

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

„Foren. Dampsk.“ 68,000, „Norden“ 2,000, „Kbhvn.“ 26,000, „Skjold“ 4,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 142,000, „Østas. Komp.“ 366,000, „Urania“ 2,000, „Union“ 36,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clselfert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.

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.

G. FUNDER
VEILE
leverer
Cocostrosser
lyse og stærke til
yderst billige
Priser.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos
S. FRIEDLÆNDER
Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 9442.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove
til Skibsbrug og Elevatorer.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

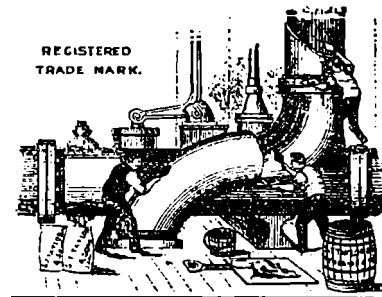
Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uldbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eft., Tolbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mel-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Legøster Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

S. T. TAYLOR & SONS
Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enetfabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateri-
alier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.
Dyngarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Stillingen som Skibsfører
paa en Damer i Nord- og
Østersøfarten er ledig. An-
søgningen, med udtørlig Rede-
gørelse for Kvalificationer,
bedes indsendt til nærværende
Blads Kontor under Mrk.
„246“. Der kræves, at ved-
kommende maa overtage Ak-
tief for et Beløb af 12 til
20,000 Kr.

P. Jensens

Vink til unge Førere og Styrmænd

og
Vore Sømands Uddannelse.

J. Frimodts Forlag.

Til Salg ved enhver Boghdl.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

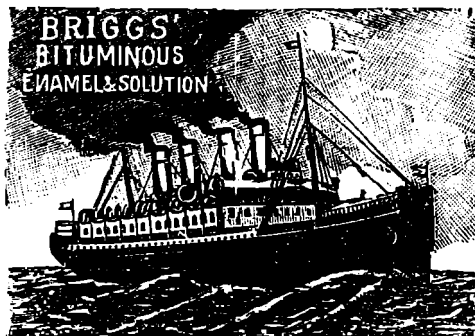
C. RAMBERG, Frederiks. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende
dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmænd, der opfylder
de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis
som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til
Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, træn-
gende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne
sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig
til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under
Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens
Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen.



Emallien
paalægges varm — 1/16"
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

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 7282.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget hørende Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 9221.

F. Jepsen, Nyhavn 23. Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget hørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incaassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrløstensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder Hayes til Salg.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Captain Axel Björklöf

Stevadore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhavare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa

ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri

Vejle

anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Skibsproviantering

N. I. Pedersens Eftflg.

(Rudolph Andersen.)

Esbjerg.

Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade

Telefon 20.

Billigste Priser. Bedste Betjening.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

Wailles Dove & Co., Newcastle,
der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9 for Damer Kl. 6—7.

**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 Day, 20, Tel. 156.

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

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.

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassees Kød anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 465 & 500.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Marstal Staalskibsbyggeri

& Reparationsværft

ved

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skråderi og Hørækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. April 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiens
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Palat
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæiter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
 FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Adr.: St. Anne Plads 16
Compositioner
 til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke

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

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

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

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.


 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjobmagergade 13.

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modelher.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Tagensvej 92 Telegr.-Adr.: „Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gastrupkøbenhavn.

Fabrik for sølvsmørende Lossejult.
Telf. 29,779 y.



Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Forstædernes
Brødfabrikker

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 2816a

Alt Skibsarbejde udføres
Lille strandatræde 3.

Skibsfører Sigurdsens

Patent
**Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street,
Newport near Hill, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers

og
Sigurdsen, Nordby, Fang.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikenes fulde garanti.

NEWYORK-STEMP. FABR. XANIA.

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

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.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsengade 6, 1ste Sal
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 10-11
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-8

Berg & Larsen

forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.

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

PALLE SØRENSEN EFT.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen.”
Telefon 7262.

Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 16. April 1908.

Højesteret afsagde d. 13. ds. Dom i Sagen mellem A/S Aalborg-Hadsund Jernbane mod Det forenede Dampskibsselskab. D. F. D. S. blev fri-funden, og det paalagdes Jernbaneselskabet at betale Sagens Omkostninger med 400 Kr.

Som det vil erindres, drejede Sagen sig om en Paa-sejling af Jernbanebroen ved Hadsund, ved hvilken saavel Broen som det paagældende Fartøj led betydelig Skade. Parterne anlagde gensidig Erstatningssag mod hinanden ved Sø- og Handelsretten, men frifandtes begge ved dennes Dom af 12. Decbr. 1906. Denne Dom blev af Jernbaneselskabet indanket for Højesteret, der altsaa nu har stadfæstet Sø- og Handelsrettens Afgørelse.

Et nærmere Referat af Højesteretsdommen vil fremkomme i næste Nummer af Bladet.

Søfolks Adgang til Deltagelse i Folketingsvalg. Ved Folketingsmændene W. Neergaard, N. Andersen, Berntsen, Hammerich, N. Jensen og Lange er d. 9. ds. i Folketinget forelagt et Lovforslag, der tilsigter at give Søfolk, som ved deres Virksomhed er fraværende ved Valghandlingen, Adgang til Deltagelse i Folketingsvalg ved Indsendelse af Stemmeseddel.

De norske Islands Ruter. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Konsulaterne i Bergen og Trondhjem vil det »Bergenske« og det »Nordenfjeldske« Dampskibsselskabers Islandsruter i Sommer blive dreven efter følgende Plan:

Det »Bergenske« Selskabs Rute vil blive underholdt med 1 Skib med Afgang fra Bergen 31. Maj, 1. Juli, 1. August, 3. September og 5. Oktober. Skibet vil anløbe Thorshavn, Nordfjord, Seydisfjord, Vapnafjord, Raufarhavn, Husvik, Øfjord, Siglufjord, Isafjord, Patrickfjord, Reykjavik med Retur til Bergen. Det »Nordenfjeldske« Selskab vil sende Skib til Øst- og Nord-Island fra Trondhjem d. 10. i hver Maaned med Anløbning af Kristianssund, Aalesund og eventuelt Bergen.

Udenrigsministeriet meddeler:

Besejlingen af Sevastopol, Nikolajeff og Kherson. Forbudet mod Besejlingen af Sevastopol ved Nattetid er nu ogsaa udvidet til at gælde for Nikolajeff og Kherson, saaledes at intel Handelsskib maa passere Olchakoff i Tiden fra Solnedgang til Solopgang.

For Sevastopols Vedkommende er det dog nu blevet tilladt Skibe, der i Stormvejr ikke kan holde sig i rum Sø, at søge ind i Havnen efter Solnedgang, men disse skal ankre ved Stationsskibet og opsende to Raketter, naar de nærmer sig Batteriet ved Klosteret »Cherconese«.

Nyt Dampskibsselskab. Under Navn af Dansk Dampskibsselskab Rossia er her i Byen stiftet et Aktieselskab med det Formaal at drive Fragtfart navnlig paa Rusland. Aktiekapitalen er foreløbig sat til 150,000 Kr., som er fuldt tegnet. Selskabets Forretningsfører er Konsul Christian Jensen i St. Petersborg. Bestyrelsen bestaar af Kaptajn M. S. Hveisel, Kaptajn H. Jensen og Hr. A. P. Møller.

Sammenslutning af Dampskibsselskaber Stockholm, 13. April. (Ritz. Bur.) Efter hvad Morgenbladene meddeler er Stockholm Transport- og Bugseraktieselskab overgaaet til Bjergnings- og Dykkeraktieselskabet Neptun. Dettets Aktiekapital er 2,245,000 Kr., medens det førstnævnte Selskabs beløber sig til 1,922,000 Kr. »Neptun« har 12 Dampere, og Transportselskabets Flaade bestaar af 62 større og mindre Bugser- og Passagerdampere paa Mälaren samt 269 Pramme.

Kjøbenhavns Havneraad. I Borgerrepræsentationens Møde d. 13. ds. valgtes Grosserer G. Buide-Lund til Medlem af Havneraadet i Stedet for Direktør Slomann, der havde ønsket sig fritaget for dette Hverv.

Udvidelsen af Esbjerg Havn.

Vi har fra en forhenværende Skibsfører modtaget nedenstaaende:

Angaaende Udvidelsen af Esbjerg Havn skal jeg, som gammel kendt med Strøm- og Isforholdene i Farvandet omkring Havnen, tillade mig at udtale følgende:

Enhver som kender Strøm, véd hvor vanskeligt, for ikke at sige umuligt, det er at danne sig en bestemt Mening om, hvorledes Strømsætning og den deraf afhængige Isdrift vil danne sig, naar der bygges en Havn ud i et Strømsfarvand som ved Esbjerg, og jeg synes derfor, det er mere end risikabelt at gaa bort fra Udvidelsen mod Øst, dér véd man da, hvad man har, og det har vist sig, at hverken Strøm eller Is til Dato har forhindret Dampskibe i at gaa eller komme, naar der har været tilstrækkeligt Vand, og med den projekterede Udvidelse kan man med fuld Sikkerhed forudsætte, at Forholdene bliver bedre. Anderledes dersom Udvidelsen sker mod Vest, hvad der dér er projekteret er jo en helt ny Havn, som bygges ud i Farvandet, og jeg mener at der dér, med Hensyn til Strøm- og Isforhold ved Indløbet til Havnen, bygges ud i det uvisse.

Bliver Indløbet lagt i det nordvestlige Hjørne maa det forudsættes, at Flodstrømmen med NV.-lige Vinde og Isdrift vil pakke Indløbet til, og det vil sikkert snart vise sig, at der for at forebygge dette maa bygges Moler ud i Farvandet, hvilket paa dette Sted vil indsnævre Farvandet for meget og derved fremkalde en Strøm, som absolut ikke kan beregnes forinden den ses. Lægges Indløbet i det SSØ.-lige Hjørne, ja, da kommer man ligesom nu rundt den nuværende Nordre Mole, men hvorledes bliver det at komme ind i Havnen navnlig med Ebben; sikkert vanskeligere end at gaa op i Øst-Havnen, og hvorledes bliver det dér med Isgang, naar Ebben løber? Jeg har set Isen skrue op over Molen paa det Sted, hvor Indløbet antageligt maa blive, og jeg mener, der er stor Fare for, at Ebben saasomt Vinden har Navn af Vest, og der er Is i Farvandet, vil fylde og blokere Havnen med Is.

Andre Forhold kan maaske tale for Udvidelsen mod Vest, derom tør jeg ikke have nogen Mening, men at der ved denne Udvidelse bygges ud i det uvisse, — hvorimod man, med den Erfaring som haves fra den nuværende Havn, kan beregne hvorledes Forholdene vil blive ved Udvidelsen mod Øst —, derom kan der blandt

Folk med lokalt Kendskab til Farvandet ikke være delte Mener. Udvidelsen mod Øst kan sikkert ogsaa tilfredsstille Fordringerne med Hensyn til Plads i Land.

Dampskibsfører.

Gratis Hjemsendelse af Sømænds Sparepenge.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget nedenstaaende Oversigt over de Beløb, der i Tidsrummet fra 1. April 1907 til 31. Marts 1908 gratis er hjemsendt for danske Sømænd gennem Konsulaterne og Udenrigsministeriet:

	Kr.	Sendinger.
Fra Antwerpen.....	6,328.03	19
— Archangel.....	58.50	2
— Bergen.....	500.00	1
— Bremen.....	966.19	3
— Buenos Aires.....	1,236.70	7
— Cadix.....	458.85	3
— Dunkerque.....	2,323.54	8
— Genua.....	745.35	6
— Hull.....	3,008.47	24
— Hamburg.....	12,458.06	60
— Leith.....	218.76	2
— Libau.....	3,049.39	20
— Lissabon.....	261.82	3
— Liverpool.....	1,342.08	8
— Livorno.....	72.00	1
— London.....	12,289.72	39
— Marseille.....	405.75	5
— Melbourne.....	54.48	1
— Newcastle o/T.....	975.29	2
— New York.....	7,453.66	38
— Rotterdam.....	2,276.07	10
— Singapore.....	100.00	1
— Stockholm.....	150.00	1
— St. Petersborg.....	571.80	2
— Sydney.....	1,251.09	5
— Valparaiso.....	92.95	1
Tilsammen... Kr.	58,648.55	272

1 Aaret 1906—07 indkom i 272 Sendinger	Kr. 61,311.43
— — 1905—06 — i 318 —	— 64,086.50
— — 1904—05 — i 287 —	— 58,719.00

Fragtmarkedet.

Naar lige undtages, at der har fundet en lille Bedring Sted i La Plata Fragterne, er der ellers ingen nævneværdige Forandringer indtraadt i den forløbne Uge. De nu for Døren staaende Paaskehelligdage har utvivlsomt bidraget noget til, at Befragtningsforretningen er gaaet lidt trent, men Hovedårsagen til alle Markedernes intensive Flovthed er og bliver at søge i det betydelige Misforhold mellem Efterspørgsel og Tilbud af Tonnage, og førend dette udjævnes, er det umuligt, at der kan blive Tale om nogen Forandring til det bedre. Det bedste Middel til Opnaaelsen heraf vilde være Oplægning, men det er mærkværdigt at se, hvor haardnakket mange Redere kan blive ved med at holde deres Skibe gaaende. Blot sejle, det er Løsnet, selv om der sættes mange Penge over Styr, flere end Oplægning vilde koste, rent bortset fra i hvor høj Grad en radikal

gennemført Oplægning indirekte vilde gavne Markedet, idet de Skibe, som holdtes i Fart, da maaske vilde kunne tjene ikke alene til at dække deres egne men ogsaa en Del af deres oplagte Søskenes Udgifter. Hvad sættes der ikke til paa en Fragt af 3/6 eller 3/7½ for 2,200/2,300 Tons Baade fra Tyne til Swinemünde eller Pillau, maaske endda kommende i Ballast fra Østersøen og med lange, stormfulde Rejser? Eller 3/ Dunston/Rottsrdam, eller 3/6 Tyne/St. Nasaire kombineret med 3/4½ Cardiff, 3/10½ Middlesbro? Disse og lignende Fragter slutes der faktisk til i Øjeblikket, men da er det sandelig bedre at binde Skibene fast. Kombinerer man en Ud- og Hjemfragt til og fra Middelhavet stiller Forholdene sig gennemgaaende ikke en Smule bedre, hverken for store eller smaa Dampere. Middelstore og mindre skandinaviske Dampere venter nu kun paa Østersøens Genaabning i næste Maaned, og glade kan de Redere være, som i Forvejen har sluttet Laster, som der er god Fortjeneste paa, og som de nu skal op og hente. Uden Tvivl vil de meget store Dampere atter i Aar anrette en Del Ravage paa de mindres Bekostning, og foruden, at allerede mange store Baade er undervejs til Østersøen med Salt fra Sortehavet, Majs fra Sydamerika etc., ser vi en 6,000 Tons Baad sluttet Tyne/Kronstadt til 3/7½. medens Raten ellers var omkring 4 for middelstore Østersøbaade, hvorimod der nu kun bydes 3/9 à 3/10½ for saadanne.

Den omtalte Bedring i La Plata Markedet har givet sig Udslag i, at der for prompt Tonnage fra San Lorenzo Grænsen betalles indtil 13/3 U. K. eller Kontinentet O. C., medens der fra Buenos Aires betalles op til 12/, og det lader til, at Tendensen er opadgaaende og i Redernes Favør, da Ekspeditørerne maa af med en Del af deres Varer. Pr. Juni/Juli sluttedes der noget til 15/ fra San Lorenzo Grænsen.

I alle andre Rejninger ligger Fragtforholdene daarligt, og vi kan i det hele og store henvise til forrige Uges Noteringer. Hist og her kan der dog være indtraadt en ubetydelig Nedgang, hvilket særlig gælder om Østen og Nordamerika, men større Svingninger har der intet Steds været, vel sagtens af den Grund, at Fragterne ikke godt kunde gaa længere ned.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe, da har Fragtmarkedet været lige saa roligt som i forrige Uge. Memel noterer til Kiel 20 à 21 Mark, Geestemünde, Oldenburg 27 à 28 Mark pr. Std. Königsberg, Danzig noterer intel; Colberg er ogsaa flov, og Skibe er gaaet ledig derfra til Stolpmünde for at lade Rug til 4 à 4½ Mark. Stettin er ogsaa meget mal, i de senere Dage skal der være kommen ikke saa faa Skibe dertil for at losse, hvilket ikke gør Markedet bedre. Stralsund byder endnu 6 Mark for Havre til Gøteborg, og fra Barth slutes jævnlige for Sukker til Kjøbenhavn 3½ Mark. Rostock noterer flere Havreladninger til Danmark, Sydsverig 4 Mark, Gøteborg 5 Mark, ellers er det fra Tyskland uforandret.

ab Kjøbenhavn var det meget stille i forrige Uge; der blev for Bomuldsfrøer sluttet til Randers 16 Øre, Aarhus 14 Øre, for Byg til Hobro 13 Øre og for Solsikkefrøer til Holbæk 13 Øre; der ventes et Par Dampere i Paasken, hvorfra der kommer enkelte Ladninger, nærmest til Sydsverig, men ellers er Udsigterne ikke meget lyse derfra.

ab de svenske Sundhavne noteres kun til Laurvig, Drammen og Sannesund 3½ Kr., Danzig 3½ Mark, Stettin 3 Mark, og der er bl. a. sluttet til Mariagerfjord 3½ Kr., alt Lervarer.

Af Trælaster til Danmark noteres bl. a. Råfsø/Middelfart, Korsør 20 à 21 Kr., Jakobstad Randers 21 à 22 Kr., samt Karlskrona/Limfjorden 13 Øre.

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt Generalforsamling den 8. April. Grosserer Carl Melchior dirigerede, og Formanden, Kommandør Münter, af lagde Beretning.

Kjøbenhavns Navigationsskole havde i Februar 1907 47 Elever i begge Afdelinger, i Juli 34. Middeltallet var 42 Elever, medens det i 1906 var 37 og i 1905 46 Elever. Aaret er saaledes et Middelaar. Bestyrelsen takker Skolens Forstander og dens Lærere for den Omhu og Flid, de har lagt i deres Gerning, og som har gjort, at Skolen møder med saa smukke Karakterer.

Skoleskibet »Viking« afleveredes sidste Sommer og afgik i Begyndelsen af September fra Hamburg til Callao med 80 Elever. Det vil i September igen være tilbage i Evropa. Det store Antal Elever viser den stærke Trang til et saadant Skib, der var til Stede. Don Mangel paa Skibsofficerer, der har vist sig i de sidste Par Aar, vil forhaabentlig nu snart ophøre.

Kommissionen, der blev nedsat i 1904 til Ordning af Navigator- og Maskinistuddannelsen, delte sig beklageligt nok i et Flertal og et Mindretal. Den afgav Betænkning sidste Sommer. Indenrigsministeren har paa derom rettet Henvendelse til ham svarat, at Sagen fremmes hurtigst muligt, og han ventet at kunne fremsætte et Lovforslag derom straks ved næste Rigsdagsaamlings Begyndelse. Det vil efter Ministerens Udtalelser komme til at dreje sig om vore Navigationsskole-Forhold, men næppe om en Omordning af selve Skolernes hele Stilling. Altsaa opnaas ikke den gennemgribende Omdannelse, at man fra de mange smaa Skoler gaar over til Statskoler. Det maa jeg beklage, udtalte Kommandøren. Derimod tror jeg, at Ministeren vil vise sig gunstig stomt over for Søfartens Krav om en Uddannelse, der giver en sikker Navigation paa Havet. Det er jo ret mærkeligt, at medens Undervisningen nu omfatter Dampmaskinens Bygning og Virkemaade, forsømmes Skibets Bygning og Sejlenes Virkemaade, og heller ikke omfatter Undervisningen Skibets Lastning o. s. v. Jeg haaber, at dette vil blive afhjulpet, og at hele denne Sag vil være løst paa en tilfredsstillende Maade, naar vi til næste Aar kommer sammen.

Foreningens Kasserer, Grosserer M. Melchior, nflagde derefter Regnskab for 1907.

Af Indtægterne indkom i frivillige Bidrag Kr. 6,443.76 eller Kr. 333.33 mindre end i 1906. De vigtigste Bidrag har været: Fra Marineministeriet Kr. 4,543.76, fra de 4 Assuranceelskaber Kr. 800 (som i 1906), fra Kjøbenhavns Kommune Kr. 500 og af Eihschutz Legat Kr. 200.

Medlemsbidrag udgjorde Kr. 835 imod Kr. 891 i 1906. Forskellen er vel kun Kr. 56, men beklagelig, da den viser Tilbagegang i Medlemsantal. Renter af Formuen beløb sig til Kr. 9,472.07 imod Kr. 9,751.54 i 1906. Renter af Legater udgjorde Kr. 1,006 imod Kr. 742 i 1906; Forskellen Kr. 264 er Renter af Oberstinde Wildenraths Legat: Kr. 6,600.

De samlede Udgifter udgjorde Kr. 13,915.70 eller Kr. 952.08 i Merudgift (Underskud). Tilskudet til Skolen var Kr. 2,400 imod Kr. 2,800 i 1906. Udgiften til Budelon var kun Kr. 1,016 imod Kr. 1,200 i 1906, men Bud Jensens Død og Begravelse samt Enkepension medførte en Ekstraudgift af Kr. 916.63. Der blev udtrukket Kr. 6000 Obligationer og indkøbtes Kr. 6000 Obligationer for Kr. 5,660.77.

Foreningen ejede den 31. Decbr. 1907 Kr. 247,677.32 imod Kr. 256,019.81 d. 31. Decbr. 1906. Tilbagegangen skyldes dels Afskrivninger paa »Viking«, 2. Bidrag 5000 Kr., men den egentlige Tilbagegang beror hovedsagelig paa Nedgang af Obligationernes Kurs, 2 á 8 pCt. i Aarets Løb paa en Beholdning af ca. Kr. 225,000. Imidlertid haaber vi, at Papirerne atter vil gaa noget op, saaledes at Tabet paa vore Obligationer igen indvindes. Foreningens Status vil da stille sig gunstigere, skont vi endnu i 2 Aar maa afskrive 5000 Kr. aarlig paa »Viking«.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte enstemmigt. Ligeledes genvalgte Revisorerne enstemmigt.

Sydtynske Dampskibsselskab

afholdt d. 8. ds. aalig Generalforsamling i Svendborg.

Borgmester Smith dirigerede, og Formanden, Grev Ahlefeldt-Laurvig-Bille af lagde Beretning.

Indtægterne var i Sommeren 1907 gaaet en Del ned paa Grund af det daarlige Vejr. Der var tilstødt forskellige af Selskabets Dampere mindre Uheld.

De Skibe, der er 8 Aar gamle, er bleven underkastet en gennemgribende Reparation. Selskabet har faaet to Skibe hjem fra Holland, og de har begge vist sig at være fuldt tilfredsstillende i enhver Retning.

De to gamle Skibe »Mjølner« og »Rolf« er bleven solgt.

Heldigvis har Isforholdene ikke i Aar forvoldt Selskabets Dampere større Gene. Det var at haabe, at Farvandet ved Marstal og Rudkjøbing maatte blive uddybet.

Selskabet har sluttet en Overenskomst med Postvæsenet saaledes, at Selskabet fremtidig sender Natdamper til Marstal.

Direktør Ibsen aflagde Regnskab, hvoraf det fremgik, at Indtægterne beløb sig til Kr. 345,205.89. Efter Fradrag af Udgifterne og efter at der i Henhold til Lovene er overført til Reservefondet Kr. 20,188, beløber Driftoverskudet sig til Kr. 25,910.38. Af Driftoverskudet vedtoges det at udbetale 5 pCt. eller Kr. 14,420 i Udbytte, 500 Kr. overføres til Sygekassen og Resten Kr. 10,990.38 afskrives.

Status balancerer med Kr. 547,818.23. Skibene staar bogført til Kr. 536,322.85, Aktiekapitalen er Kr. 288,400, Kassekredit Kr. 113,050.77 og Reservefondet Kr. 117,614.88.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgte.

Ugens Havarier.

Fra Gormanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 934 Havarier mod 729 i samme Maaned 1907, deraf 728 Dampskibe og 206 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 227, Sammenstød 295, Anløbning af Nodhavn 72, Maskiuskade 75, beskadiget af Is 44, af Ild 31, af haardt Vejr 110, forskellige Aarsager 76, sunket 2, forladt 2. Ialt 82 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 71 samme Maaned 1907, deraf 33 Dampskibe og 49 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 48, Sammenstød 5, beskadiget af Ild 1, forskellige Aarsager 2, forsvundet 9, kænret 1, sunket 6, forladt 7, Kon demnation 3.

Erna, Skonnert af Faaborg, der, som meddelt, strandede ved Østerby, er nu bragt flot af Svitzers og Læse Bjergere. Skibet er indbragt til Frederikshavn Læk og maa losse og reparere.

Urania, Galease af Hveen, kom d. 8. ds. paa Rejsen fra Landskrona til Faaborg paa Grund i Svendborgsund. Flot efter at have lossat $\frac{2}{3}$ af Ladningen. Fortsætter Rejsen, naar Ladningen er genindtaget.

Ørneu, Skonnert af Visby, har været paa Grund ved Kjøge. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Kjøbenhavn med mindre Buudskade.

Doris, Skonnert af Svendborg har i Stettiner Haff været i Kollision med svensk 3/m. Skonnert »Christine«. Begge Skibe var under Bugsering fra Swinemünde til Stettin; ved at vige til Side for nogle Fiskefartøjer, der lagde Net ud i Farvandet, kom »Christine« paa Grund og »Doris«, der fulgte lige efter, beskadigede »Christine«s Hæk, dog uden at anrette nogen større Skade.

Carisbrook, Dpsk., der, som meddelt kom paa Grund paa Saltholmen, er bragt flot af Svitzers og har fortsat Rejsen.

Christian IX, Jagt af Bandholm, har ved Hamburg været i Kollision med en Pram og har faaet en Del Skade om Styrbord. Skibet har repareret og fortsat Rejsen.

Margrethe, Motor-Skonnert af Kjøbenhavn, er ankommet til Frederikshavn efter en haard Rejse fra Færøerne. Skibet afgik fra Færøerne 18. Marts og maatte ved Shetlandsøerne ligge underdrejet i 9 Dage for Storm. En Braadso knuste Rattet og nogle Støtter. Skibet dokker i Frederikshavn.

Valborg, Skonnert af Marstal, kom ved Afsejlingen fra Greifswald til Stockholm med Havrelast paa Grund. Flot med Assistance efter at en Del af Ladningen var lossat i Lægtene. Skibet maa losse og reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 9. ds. afleveredes fra Frederikshavns Skibs værft & Flydedok en 450 Tons Donkey Lægt, bygget for Regning Det Forenede Dampskibsselskab.

Lægterens Dimensioner er 125' × 26' × 10' 3", den er indrettet med 3 Dampspil, har 2 Master til at lægge ned. Bom mene løfter 6 Tons. For og Agter er Ballastange.

En ny Damper, Værftets Byggenummer 264, blev d. 11. ds. sat i Vandet fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri paa Refshaleen.

Skibet, der fik Navnet »Wegadesk«, bygges for Regning Herred A. F. Klaveness & Co., Lysaker pr. Kristiania.

En 3-m. Staalsskonnert er d. 11. ds. løbet af Stabolen fra Ring Andersen's Værft i Svendborg. Skonnerten, der har en 36 HK. Motor, er bestilt af Firmaet L. Poulsen & Co., Kjøbenhavn. Den vil blive fort af Kapt. A. Poulsen, tidligere Forer af Sk. »Noah« af Svendborg. (»Svendb. Amtstid.«)

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 14. April.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Havre 9. ds. fra London. — Alexander, Nielsen, afg. Kristiania 27. Marts til Boston. — Algarve, Borries, ank. Nizza 11. ds. fra Burntisland. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Riga 2. ds. fra Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Livorno 11. ds. fra Savona. — Antwerpen, Madsen, laster i Antwerpen. — Arkansas, Strubberg, ank. hertil 12. ds. fra Oporto. — Aurora, Fischer, p. Holtenan 13. ds. for Reval. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 13. ds. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 10. ds. fra Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 25. Marts fra Kristiania, oplagt. — Chr. Broberg, Gotthardt, dokker her. — Christian IX, Jacobæus, ank. Pillau 13. ds. herfra. — Dagmar, Bøgvad, p. Gibraltar 12. ds. for Cadiz. — Douro, Mortensen, ank. Lissabon 12. ds. fra Oporto. — Forrara, Sinclair, ank. Liverpool 11. ds. fra Manchester. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15. Marts fra Newcastle. — Froderik, Thomsen, ank. London 12. ds. — Garonne, Kromann, afg. herfra 11. ds. til Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 11. ds. til Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 13. ds. fra Kristianssand. — Hengest, Munch, ank. hertil 12. ds. fra Liban. — J. C. Jacobsen, Petersen, p. Gibraltar 8. ds. hertil. — Karin, Ryberg, ank. hertil 13. ds. — Kasan, Hansen, afg. Liban 11. ds. til London. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 11. ds. fra Filadelfia. — Kiow, Jørgensen, ank. Bordeaux 8. ds. fra Dunston. — Kursk, Gommessen, ank. Windau 11. ds. herfra. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 12. ds. fra Hull. — Louise, Kruse, ank. Reval 9. ds. herfra. — Loire, Graignon, ank. Dunkerque 11. ds. fra Havre. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 21. Marts til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Windau 11. ds. herfra. — Moskva, Meldahl, ank. hertil 10. ds. fra Dunkerque. — Nicolai II, Knas, afg. Boston 1. ds. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. Pillau 8. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Ghent 11. ds. herfra. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 11. ds. til New York. — Omsk, Jonsen, afg. Hull 12. ds. til Libau. — Pennsylvania, Gotsche, afg. herfra 4. ds. til Filadelfia. — Perm, Christensen, afg. London 11. ds. for Liban. — Pregel, Harder, p. Brunsbüttel 11. ds. for Antwerpen. — Rogaland, Wiese, afg. Stettin 11. ds. til Liverpool. — Saga, Nielsen, dokker her. — Seine, Damp, ank. Liban 9. ds. fra Danzig. — Texas, Lissner, dokker her. — Tiber, Beck, ank. Messina 7. ds. fra Neapel. — Tyr, Thaning, ank. hertil 13. ds. fra Windan. — United States, Wolff, ank. New York 8. ds. fra Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 12. ds. fra Aarhus.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Barry 11. ds. — Michail Ontschoonkoff, Harboe, afg. Colastine 6. ds. til Riga. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 1. ds. til Neapel. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 26. Marts til Hamburg. — Holmor Mørch, Thorsøe, ank. Neapel 9. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Blyth 11. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Licata 25. Marts — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Colastine 3. ds. til Danzig. — Alexander Shnkoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielon, ank. Aarhus 7. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Burntisland 13. ds. — Rolf, Olsen, afg. Liban 11. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ank. Liban 7. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8. ds. — Paris, Tholander, ank. Windau 10. ds.

Mercnr. Berlin, Krogh, ank. Dakar 1. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Burntisland 11. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Ghent 8. ds. — Carl Hecksher, Starck, afg. Kjøbenhavn 10. ds. til Riga.

Union. Gallia, Nielsen, ank. Aarhus 7. ds. — Konia, Rasmussen, ank. Shields 7. ds.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Tynen 11. ds. til Stettin. — Carthonia, Mathiasen, afg. Boness 8. ds. til Liban.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Leith 7. ds. — Selandia, Trocnsegaard, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Secalia, Jensen, ank. Shields 8. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Stettin 11. ds. — Brattingsborg, Jørgensen, ank. Hamborg 11. ds. — Flynderborg, Thygesen, afg. Kiel 11. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Windan 4. ds. — Frederiksberg, Larsen, ank. Newcastle 12. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Bone 5. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 8. ds. — Rosenberg, Schultz, ank. Ronen 9. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Algier 10. ds. — Stegelborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 14. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. Windan 9. ds. — Søborg, Hansen, ank. Ronen 10. ds. — Uranienborg, Jensen, ank. Sunderland 12. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Blyth 8. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Bangkok 3. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Liban 13. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Bone 11. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Stettin 13. ds. — Ulfsborg, Mollern, afg. Hull 1. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 9. ds.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. St. Johns 8. ds. — Kallundborg, Nielsen, afg. Hull 11. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Kjøbenhavn 11. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rouen 13. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Børgesen, ank. Blyth 9. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Oran 12. ds. — Helga, Vaaben Hansen, afg. Alfaque 5. ds. — Martha, Christensen, afg. Blyth 11. ds. — Elna, Rathje, afg. Newport 9. ds. — Therese, Pedersen, ank. Svane 12. ds. — Simone, Møller, afg. Phillipville 13. ds. — Joanne, Løffler, afg. Howden Dock 8. ds. — Daisy Lagesen, afg. Vermouth 10. ds. — Vera, Rise, afg. Huelva 6. ds.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Antwerpen 7. ds. — Siberien, Madsen, afg. Antwerpen 8. ds. — Mahidol, Schmidt, afg. Suez 19. Marts. — Indien, Berg, afg. Shanghai 9. ds. — Tranquobar, van Dens, ank. Hongkong 13. ds. — Cathay, Jensen, afg. Singapore 9. ds. — Samui, Dahlenborg, afg. Port Said 12. ds. — Bintang, Gabe, ank. Marseille 11. ds. — Anamba, Juel Hansen, ank. Leith 12. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 10. ds. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, er ank. til London. — St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 7. ds. til Paramaribo.

Era. Energi, Svane, ank. Kjøbenhavn 5. ds. — Enigheden, Jensen, ank. Glasgow 8. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. Blyth 9. ds. til Lübeck. — Helene, Sørensen, ank. Newcastle 13. ds. — Agnote, Petersen, afg. Kjøbenhavn 11. ds. til Blyth. — Hermia, Larson, afg. Methil 9. ds. til Königsberg, pass. Kbhvn 13. ds. — Alice, Schultz, ank. Kiel 11. ds.

Holm & Wonsild. Kaj, Hansen, afg. Horsens 10. ds. til Methil. — Josey, Damm, ank. Syracuse 10. ds. — Hugo, Steen, ank. Odense 11. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. Girenti 12. ds. — Wilh. Colding, Krtzshals, afg. Tyne 11. ds. til Kjøbenhavn. — Angantyr, Holm, afg. Ipswich 11. ds. til Tyne. — Bogatyr, Nielsen, afg. Palermo 6. ds. til London. — Farmatyr, Nielsen, ank. Windan 10. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. Neufahrwasser 2. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Messina 5. ds. til St. Petersburg. — Absalon, Grau, afg. Cardiff 9. ds. til Kjøbenhavn.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Cardiff 7. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Danzig 11. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Rufisque 7. ds. — Urania, Clansen, afg. Grangemouth 11. ds. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 4. ds. — Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 12. ds. — Kronprins Fredrik, Clansen, afg. Rufisque 30. Marts. — England, Andersen, ank. Svendborg 10. ds. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 11. ds. — Rusland, Madsen, ank. Hamburg 12. ds. — Aunette Furness, Larsen, ank. Korsør 9. ds. — Lady Furness, Andresen, afg. Methil 9. ds. — Europa, Hansen, ank. Burntisland 11. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Glasgow 11. ds. — Frankrig, Friis, ank. Blyth 11. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Kiel 9. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 9. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. Windan 10. ds. til Dunkerque. — Newton, Andersen, afg. Ghent 7. ds. til Stettin. — Edison, Sørensen, ank. Stettin 7. ds. — Washington, Nielsen, ank. Windan 8. ds.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, afg. Grimsby 13. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. Methil 12. ds. — Vera, Thing, afg. Liban 10. ds. til South Alloa. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hauch, afg. Tyne Dock 3. ds. til Marseille. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Blyth 2. ds. til Palermo. — Ovo Gjedde, Jans, ank. Blyth 10. ds.

Sejlskibe.

Ronne. Sigurd, Hansen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Freja, Bech, ank. 9. ds. Stolpemünde. — Nestved, Rasmussen, ank. Stolpe-

münde 9. ds. — Herman Olson, ank. 9. ds. Stolpemünde. — Hermod, Grønvalt, auk. Kjøbenhavn 10. ds. — Mercantil, ank. Oscarshavn 9. ds. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksmünde 10. ds.

Svendborg. Doris, Købke, ank. Stettin 6. ds. — Emanuel, Jensen, auk. Wisby 4. ds. — Cornwall, Petersen, auk. Frederiksstad 6. ds. — Emanuel, Bentzen ank. Kragero 4. ds. — Danmark, Hnsfeldt, ank. Norrköping 4. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Brest 6. ds. — Kruse, Larsen, auk. Loudou 6. ds. — Vega, Rasmussen, ank. Liverpool 7. ds. — Linhardt, Madsen, ank. Langesund 7. ds. — Severine, Hansen, ank. Kiel 7. ds. — Martin, Wilde, ank. Port l'abbés Red 6. ds. — Iris, Hansen, ank. Degerhamn 7. ds. — Martin Nissen, Petersen, ank. Nekse 6. ds. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Kristianssand 6. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Lübeck 7. ds. — Asta, Born, ank. Pilla 8. ds. — Newsky, Nielsen, ank. Groningen 7. ds. — Lyo, Jensen, ank. Kistania 8. ds. — Venus, Jensen, ank. Plymouth 8. ds. — Laura, Petersen, ank. Port England 9. ds. — Ignatz Breum, Lund, ank. Weymouth 10. ds. — Grethe, Hansen, ank. Kragero 10. ds. — Haabet, Andreasen, ank. Gent 9. ds. — Koufidence, Manritsen, ank. Newcastle 10. ds. — Guldberg, Jørgensen, ank. Dover 11. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. Warnemünde 11. ds. — Union, Olsen, ank. Leith 11. ds. — Magnet, Gornesen, auk. Høganæs 12. ds. — Gefion, Rasmussen, auk. Fowey 12. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. Stettin 13. ds. — Embla, Petersen, ank. Rudkjøbing 12. ds. — Niels, Nielsen, ank. Aahus 12. ds. — Kasper, Jørgensen, ank. Flekkefjord 12. ds. — Rota, Olsen, ank. Halmstad 13. ds. — Floa, Sørensen, auk. Fowey 12. ds. — Psyke, Nielsen, ank. Newcastle 12. ds.

Ærs. Vega, Hansen, ank. Trepani 7. ds. — Solon, Rasmussen, ank. Travemünde 7. ds. — Neptun, Jensen, ank. Svinemünde 7. ds. — Niels, Caspersen, auk. Frederiksstad 4. ds. — Sejrskrausen, Schmidt, ank. Svendborg 6. ds. — Amalie, Andersen, ank. Sarpsborg 6. ds. — Karoline Kock, Rasmussen, ank. Ipswich 7. ds. — Pampa, Svendsen, ank. Stralsund 8. ds. — Albertine, Madsen, ank. Arendal 8. ds. — Kastor, Albertsen, ank. Arendal 8. ds. — Ellen, Lauritsen, ank. Tynen 8. ds. — Diana, Hansen, auk. Stubbekjøbing 8. ds. — Likka, Petersen, ank. Kristiansund 9. ds. — Viking, Weher, ank. Middlesborough 8. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Boroen 9. ds. — Hydra, Christensen, afg. Port Halligui 5. ds. til St. Yves. — Chr. H. Rasmussen passerode Dungenes d. 4. ds. for vestg. — Nauta, Stærko, og Johanne, Østermann, passerede St. Catherines Point 15. Marts for vestg. — Ebenezer, Hansen afg. Marstal 9. ds. — Hertha, Krull, ank. Boness 10. ds. — Marie, Alhertsen, ank. Hartlepool 10. ds. — Genis, Bastrup, ank. Ystad 10 ds. — Amor, Hansen, ank. Nyborg 11. ds. — Aerial, Christensen, ank. West Wemyss 10. ds. — Hekla, Hermansen, ank. Middlesborough 10. ds.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdåser og Glas. Shagtabakker i Blikdåser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Paas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Efterretninger for Søfarende. *)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

*) Efterretninger for Søfarende omfatter Europa, Nord-Amerikens Ø. Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S. og Ø. Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde 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-For tegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

787. Stormvarsel-Signaler indstilles midlertidig. Fyrskibene »Horns-Rov« og »Vyl«. Nordsøen. Da Guistelegrafapparaterne paa Blaavauds-Huk Fyr skal forandres, gives fra den 21de April 1908 indtil videre intet Stormvarsel-Signal fra Fyrskibene »Horns-Rov« og »Vyl«.

788. Vrag uskadeliggjort. Tangen V. Kattogat. Vraget af den V. for Tangen sunkne Muddermaskine er uskadeliggjort. Den mindst Dybde paa Stedet er 4,3 m. Vraglystonden er inddraget.

789. Afmærkning af Somineropsøts Øvelsesplads. Kjøbenhavn. Sundet. Den 21de April 1908 afmærkes Somineropsøts Øvelses-

plads mellem og foran Mellemfort og Prøvesteen. Samtidig tændes Varsel fyrene paa begge Forter. (Kort Nr. 126, 182 og 203. Danske Lods, Side 276 og 277. Fyr-Fort. Nr. 210 og 211, Som.-Fort., Side 17).

790. Ny Plan af Aalborg Havn. Limfjorden. Ifølge en ny Opmaaling af Aalborg Havn er denne som angivet paa den medfølgende Plan. (Kort Nr. 158. Havne-Lods, Side 5).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

791. Uddybning. Trelleborg. Sverrig. I Ludlobet til Trelleborg foretages Uddybning. Uddybningsmaskinen viser to Balloner eller to hvide Lanterner paa den Side, hvor den skal passeres, og intet Skib maa staa ind i Renden, saalænge disse Signaler ikke vises.

792. Klokketønder og Lystønder atter udlagt. Klokketønderne ved Esten og Klotet, Hattgrundet Klokketønde, Lys- og Klokketønden og samtlige Lystønder i Kalmarsund dybe Rende, Lystønden ved Trægårds-Grundet samt Klokketønden Sødergryndan og Stålbådans Lydtønde uden for Sandhamn er atter udlagt paa Station.

793. Baake beskadiget. Svenska Högarna. Stockholm Skeragaard. Korset paa Korsubb Baake ved Svenska Högarna er nedblæst, men skal atter rejses.

794. Fyrskibet »Svenska Björn« udlagt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet »Svenska Björn« atter udlagt paa Station.

795. Uddybning. St. Petersborg. Rusland. Uddybningsarbejderne paa Kronstadt Red og fra denne til Neva Munding antages at blive fuldført i Aar, og der vil da paa Reden og i Sokanalen være tilvebragt en Dybde af 8,3 m.

796. Sommerafmærkning. Frisches Haff. Tyskland. I den V.-lige Del af Frisches Haff er Sommerafmærkningen foretaget.

797. Fyr forandret. Tolkemit. Frisches Haff. Det hvide, faste Fyr paa Tolkemit V.-Moles Hoved er forandret til et grønt, fast Fyr. Flammen Højde: 11,3 m. Synvidden: 3 Sm. Det lyser over de 20 Kompasreger over Farvandet. 13 m høj Fyrmast. 54° 19' 39" N. Br. 19° 31' 32" Ø. Lgd.

798. Dybde, Tønder udlagt. Vierendahl Rende. I Vierendahl Rende er Dybden nu 4 m. Andvningstønden er flyttet c. 1000 m S. hen i Retning af Bock Fy og Rendens Afmærkning er forøget med to røde Tønder L og M og med to sorte Tønder 10 og 11. 54° 24' N. Br. 13° 5' Ø. Lgd. (Kort Nr. 139).

799. Lossepladser afmærket. Farvandet omkring Rügen. I Sommeren 1908 er følgende Lossepladser afmærket med brune Tønder saaledes: I Soen V. for Neundorf-Plogshaken, 54° 32' N. Br. 13° 0' Ø. Lgd. I Libben, 54° 35' N. Br. 13° 9' 25" Ø. Lgd. I Vitter Boden, 54° 33' 50" N. Br. 13° 8' Ø. Lgd. I Grossen Werder ved Pramort, 54° 26' N. Br. 12° 57' 40" Ø. Lgd. I Barther Boden, 54° 24' 18" N. Br. 12° 44' 42" Ø. Lgd. I Bodstedter Bodden, 54° 24' N. Br. 12° 39' Ø. Lgd. Ved Dänholm paa 54° 18' 24" N. Br. 13° 8' 42" Ø. Lgd. og 54° 18' 36" N. Br. 13° 8' 48" Ø. Lgd. I Parover Bucht, 54° 21' 12" N. Br. 13° 5' Ø. Lgd.

800. Sommerafmærkning. Wismar Farvand. I Wismar Farvand er Sommerafmærkningen foretaget.

801. Sommerafmærkning. Schlei. I Schlei er Sommerafmærkningen foretaget.

802. Tønder udlægges. Sonderburg. Lille-Bælt. Midt i April 1908 udlægges ved Sonderburg S.-lige Havneindløb ved 10 m Kurven to røde Spirtønder paa 54° 54' 26" N. Br. 9° 47' 5" Ø. Lgd. og 54° 54' 18" N. Br. 9° 47' 8" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

803. Tønder flyttet. Sommerafmærkning. Ems. Holland. I Ems er Sommerafmærkningen foretaget. Den røde Vager E D i Doekegat er flyttet til 53° 25' 12" N. Br. 6° 55' 50" Ø. Lgd., og den røde Vager E E til 53° 24' 56" N. Br. 6° 55' 36" Ø. Lgd.

804. Tønder flyttet, Dybde. Noordoostgat. Zeegat van Terschelling. I Noordoostgat er Spidstønde Nr. 1 med Ballon flyttet til 53° 24' 53" N. Br. 5° 11' 11" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 2 til 53° 24' 24" N. Br. 5° 10' 6" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 1 til 53° 24' 46" N. Br. 5° 11' 34" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 2 til 53° 24' 20" N. Br. 5° 10' 24" Ø. Lgd. Midtfarvands er Dybden 4,3 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 691. Kjøbenhavn 1908).

805. Tønder flyttet. Farvand paalideligt. Schaar van Waarde. Schelde. I Schaar van Waarde har det Ø.-lige Indløb forandret sig. Lobet er nu paalideligt. Spidstønde Nr. 5 er flyttet til 51° 23' 40" N. Br. 4° 8' 56" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 6 til 51° 23' 12" N. Br. 4° 9' 18" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 7 til 51° 23' 24" N. Br. 4° 9' 8" Ø. Lgd. og Stumpstønde Nr. 8 til 51° 23' 17" N. Br. 4° 9' 22" Ø. Lgd.

806. Taagesignal oprettes. Bass Rock. Firth of Forth. Skotland. Den 20de Juni 1908 oprettes et Taagesignal ved Bass Rock Fyr. En Sirene skal hver 2 Minutter give Tre-Stød, hvert Stads Varighed 4 Sek. 56° 4', N. Br. 2° 38', V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt maas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Konto.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland Irland.

807. Tænde flyttet. **Pointe d'Ailly. Dieppe. Frankrig.** Fløjte-tonden ved den N.-lige Del af Klipperne ved Pointe d'Ailly ligger 3000 m N. 8° V. fra Ailly Fyr. 49° 55' 0" N. Br. 0° 57' 36" Ø. Lgd.

808. Oplysning om Vrag. **Havre.** Et Stykke af Vraget af Dampskibet »Ville de Tarragone« er sløbt ind N. for Forhavnen i Forlængelsen af Molen Pin, ½ Kbl fra Højvandsmærke. Den er afmærket med en grøn Lystonde, der viser rodt, fast Lys og ligger tæt SV. for Vragestykket. Resten af Vraget er uforandret afmærket med en grøn Lystonde, der viser hvidt, fast Lys. 49° 29' 10" N. Br. 0° 5' 55" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 80. Kjøbenhavn 1908).

808. Undervands Klokketøndes Topbetegnelse. **Havre.** Den hvide, spidse Undervands Klokketønde, som ligger 1 Kbl N. for Fløjte-tonden »Ouest des approches de l'Eclat«, har en hvid Ballon som Topbetegnelse. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 753. Kjøbenhavn 1908).

810. Tøndes Plads. **Basse Plate. Ile de Bas.** Den røde Tønde »Basse Plate« ligger i Linien Kapellet Notre Dame de Bon Secours paa Ile de Bas til venstre for Moulin Neuf i N. 81° Ø. og Roseoff Klokketaarn overet med Baaken paa l'Oignon i S. 72° Ø. 48° 45' N. Br. 4° 1', V. Lgd.

811. Ankring forbudt. **Dover Harbour. England.** I Dover Harbour er det forbudt at ankre i Farvandet mellem Priuce of Wales Pier og en Linie parallel med den i ½ Kbl Afstand, og mellem en Linie i S. 11° V. fra Promenade Pier Fyr 2½ Kbl og Kysten V. for denne Linie, samt i Nærheden af Fortøjningerne i Admiralty Harbour. Prince of Wales Pier Hoved: 51° 6', N. Br. 1° 19', Ø. Lgd.

812. Tænde flyttet. **Stokes Bay. Spithead.** I Stokes Bay er den V.-lige hvide Spidstønde med rød Stage og Ballon for den maalte Mil flyttet 1½ Kbl S. 74° Ø. hon og ligger nu 7, Kbl S. 34° V. fra den V.-lige, ydre maalte Mil-Baake og i N. 89° V. fra Gilkieker Point. 50° 46', N. Br. 1° 10' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 140. Kjøbenhavn 1908).

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

813. Fyr forandret. **Petit Minou. Goulet de Brest. Frankrig.** Petit Minou Fyr er ombyttet med et midlertidigt Fyr med samme Karakter, men med mindre Lyserne, 11 Sm for det hvide, 6½ Sm for det røde Lys. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 636. Kjøbenhavn 1908).

814. Tønde midlertidigt udlagt. **Plateau des Pierres Vertes. Brest.** En hvid, spids Fortøjtønde er midlertidigt udlagt c. ¼ Kbl SSO. for Klipperne Pierres Vertes, SV. for Chenal du Fromveur, i 20 m Vand. 48° 23' 3" N. Br. 5° 2' 35" V. Lgd.

815. Tønde udlagt. **Point Judith. Rhode Island. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Tæt ved den ny Lys- og Fløjte-tonde ved Point Judith er udlagt en rød Spirtønde som Mærketønde. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 642. Kjøbenhavn 1908).

816. Vrag borttaget. **New Haven Harbor. Connecticut.** Vraget af den i Indløbet til New Haven Harbor sunkne Kulbaad er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 569. Kjøbenhavn 1908).

817. Fyr atter tændt. **South Brother Island Ledge. Eats River. New York.** South Brother Island Ledge Fyr er atter tændt. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 571. Kjøbenhavn 1908).

818. Vrag borttaget. **Hudson River. New York.** Vraget af den V. for Indløbet til Spuyten Duyvil Creek sunkne Kulbaad er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 575. Kjøbenhavn 1908).

819. Tønde udlagt. **Gedney Channel. New York Lower Bay.** Tæt ved den nye Lys- og Fløjte-tonde, som ligger i Skæringen af Middellinierne i Gedney Channel og Ambrose Channel, er udlagt en lodret stribet Spirtønde. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 644. Kjøbenhavn 1908).

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

820. Grund fundet. **Withlacoochee. Port Inglis. Florida.** Forenede Stater i Nordamerika. Der er rapporteret at være 6, m Dybde ved Højvande 4 Sm S. 58½° V. fra Withlacoochee Tønde og samme Dybde i indtil ¾ Sm derfra.

821. Fyrbaake ødelagt. **Pelican Island Shoal. Galveston Harbor. Texas.** Baakefyret, som nyelig er tændt paa NØ.-Enden af Grunden ud for Pelican Island, er atter ødelagt. Baaken vil blive opført og Fyr tændt igen snarest muligt. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 765. Kjøbenhavn 1908).

822. Grund fundet. **Vieques Passage. Porto Rico Ø.-Kyst.** I Vieques Passage er 4 m Grunden 1½ Sm Ø. for Cabras Island omhyggeligt men forgæves eftersøgt paa en stor Omkreds, uden at der er fundet Spor af Grund. 18° 12' 55" N. Br. 65° 34' 12" V. Lgd.

823. Fyr forandret. **Mathew Town. Inagua. Bahama Islands.** Mathew Town røde, faste Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr. I øvrigt er Fyret uforandret. 20° 57', N. Br. 37° 40', V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

824. Fyr midlertidigt forandret. **Mucuripe Point. Ceara. Brasilien.** Mucuripe Point Blinkfyr viser midlertidigt hvidt, fast Lys. Synsviddens: 10 Sm. Fyrapparatet af 6te Orden. 3° 42' S. Br. 38° 28' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

825. Fyr forandret. **Napoli. Italien.** Fyret paa Hjørnet af Molerne Augiaino og S Gennaro er til Forsøg ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Bliuk 1 Sek., Mørke 4 Sek.

826. Fyr tændt. **Castellamare. Italien V.-Kyst.** Paa Hovedet af Castellamare Ydermole, til højre for Indløbet, er tændt et grønt Fyr med Formorkelser.

827. Fyr tændt. **San Marco. Kanal Maltempo. Golf von Finme. Østerrig-Ungarn.** Paa Øen San Marco NØ.-Spids er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14, m. Synsviddens: 8 Sm. Rodt, 7, m højt Jerntaarn. Fyret skjules af Land fra S. 9° V. geunem V. til N. 57° V. 45° 15', N. Br. 14° 34', Ø. Lgd.

828. Fyr tændt. **Ljubac. Kanal Montagna. Paa Pynt Ljubina SØ.-Side** er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 47° Ø. gennem N., V. og S. til S. 23° Ø. Flammens Højde: 8, m. Synsviddens: 8 Sm. Rodt, 10 m høj Jernsøjle, der staar 2½ Sm S. 88° Ø. fra Vlasici Kapel og i N. 17° Ø. fra Verche Kirke. 44° 19', N. Br. 15° 15', Ø. Lgd.

829. Fyr tændt. **Riff Prutina. Kanal Povljana Nuova. Paa Riff Prutina** er nu tændt et rodt, fast Fyr, der lyser fra N. 40° V. gennem V., S. og Ø. til N. 80° Ø. Flammens Højde: 8, m. Rød 9, m høj Jernbaake, der staar i 2, m Vand, 15½ Kbl N. 20° Ø. fra S Vito Kapel, og i N. 63° V. fra Verche Kirke. 44° 17', N. Br. 15° 9' Ø. Lgd.

830. Fyr tændt. **Cavata. Kanal von Pasman. Omtrent 40 m NØ. for Øen Cavata** er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 8, m. Synsviddens 3 Sm. Det vises fra en 9, m høj Jernbaake, som staar i 3 m Vand, fra San Francesco Kloster i N. 78° Ø., 1640 m, og fra Kirken Torete i S. 25° Ø. Holdt overet med Babac Fyr leder det fri af Bank Gorzkowsky og af Pynt Brizine. 43° 56', N. Br. 15° 24', Ø. Lgd. Det midlertidige Fyr paa Øen Cavata er slukket.

831. Adgang forbudt. **Odessa. Rusland.** Fra Solnedgang til Solopgang er det forbudt Dampskibe at staa ind i Odessa Havn. Skibe, som om Natten nærmer sig Havnen, bør være klare til at ankre, og ankre naar et Søgelys rettes mod dem. 48° 30' N. Br. 30° 45' Ø. Lgd.

832. Tønder tværs over Indløb. **Adgang forbudt. Sevastopol. Krim.** En Række Tønder er udlagt tværs over Indløbet til Sevastopol Havn, saaledes: En rød Tønde 2½ Kbl S. 15° V. fra Konstantine gamle Fort. En sort Tønde 2½ Kbl S. 12° V. fra Konstantine gamle Fort, som ligger paa 44° 37', N. Br. 33° 31' Ø. Lgd. Den røde Tønde ligger 27 m N. for, og den sorte Tønde 27 m S. for Inkerman Fyrlinie. Fra disse to Tønder ligger en Række brune Tønder henholdsvis til Konstantine gamle Fort og til Pynt Alexander.

Man kan kun staa ind i Havnen mellem den røde Tønde og den sorte Tønde.

Fra Solnedgang til Solopgang er det forbudt at staa ind i Havnen, undtagen naar Vejret tvinger dertil, og da kun efter at Skibet er undersøgt af Havneautoriteterne. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 771. Kjøbenhavn 1908).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

833. Baake ødelagt. **Generaal Elliotrif. Banka NØ.-Kyst.** Den sorte Baake med afkortet Kogle paa Generaal Elliotrif er ødelagt. 2° 3', S. Br. 106° 19' Ø. Lgd.

834. Vrag og Grunde. **Banka N.- og NØ.-Kyst.** Paa Ankerpladsen ved Pangkal Pinang NØ.-Kyst er nogle Fartøjer sunket. Ved Stedet ligger en Flaade. 2° 5' S. Br. 106° 14', Ø. Lgd. Malang Hijoc Sten er overflydt ved Højvande. 1° 31' 10" S. Br. 105° 26' 55" Ø. Lgd. To Klipper er fundet tæt ved Tandjoeng Mantong, Klabat Bani, henholdsvis 4 Kbl S. 6° V. og 3 Kbl S. fra Tandjoeng Mantong V.-Pynt. 0, m Revet 4 Kbl V. for den største af Penjoesoe Øerne falder tor ved Springtids Lavvande. 1° 31', S. Br. 105° 40', Ø. Lgd.

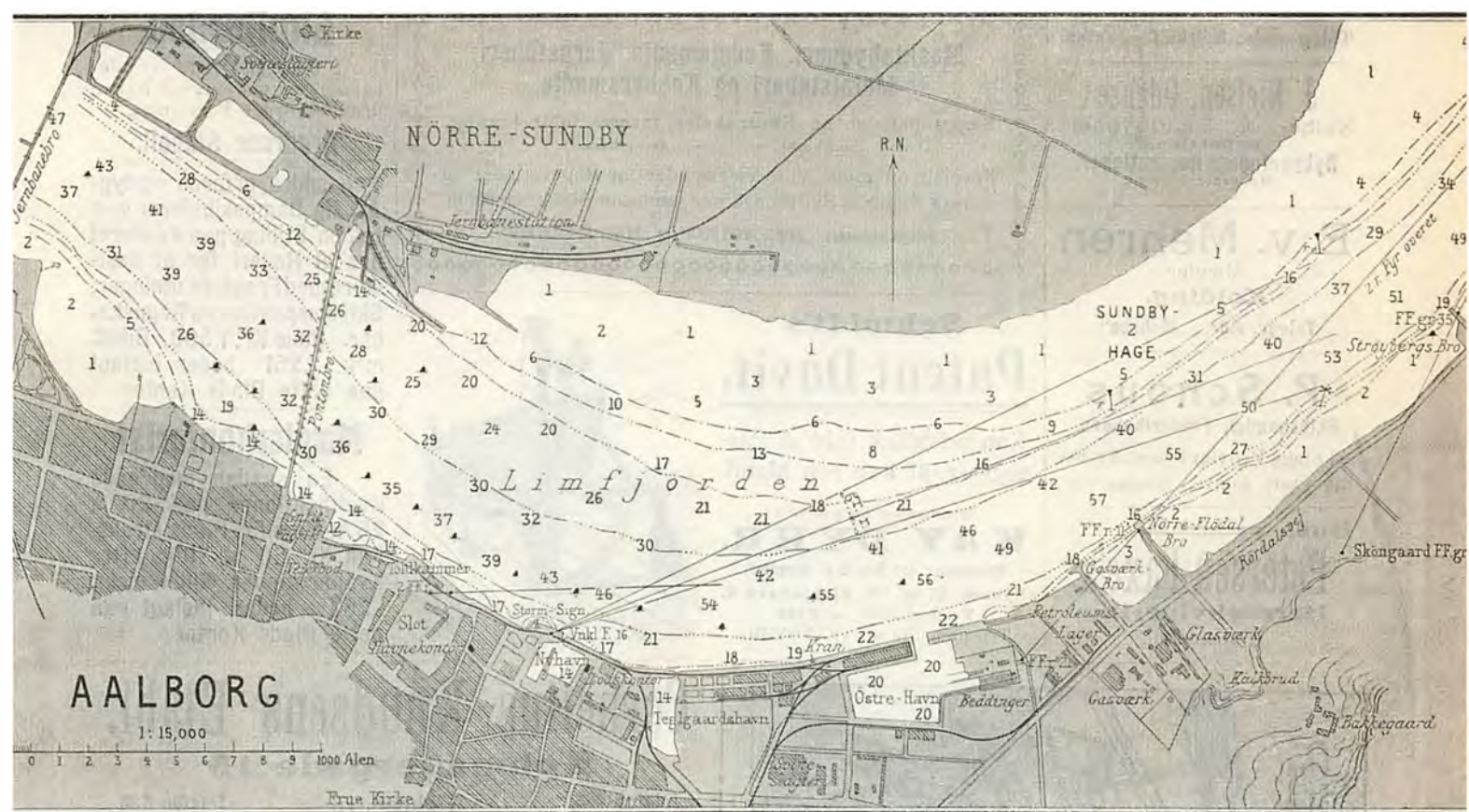
835. Fortøjtøndes Beliggenhed. **Hongham Bay. Hong Kong Harbor. China.** I Hongham Bay ligger Fortøjtønde Nr. 2 2, Kbl S. 17° V. fra Admiralty Nr. 1 Dokport. 22° 18' 0" N. Br. 114° 11' 15" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

836. **Karantænebestemmelser. Norge.** — Byen Cape Coast Castle og de øvrige Byer paa Guldkysten i Afrika samt Byen Guayaquil i Sydamerika er erklæret for smittet af den orientalske Pest.

Grækenland. — Passagerer fra Novorossisk, Taganrok og Rostov samt fra Sortehavs Havnene mellem Batum inklusive og Sulina eksklusive underkastes kun et simpelt Lægeeftersyn.

Tillæg til „Efterretninger for Søfarende“ Kjøbenhavn April 1908.



Dybderne er angivet i Fod.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. April 1908. — Udvidelsen af Esbjerg Havn. — Gratis Hjemsendelse af Sømands Sparepenge. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitionie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange
10 %	20 %
26 Gange	52 Gange
30 %	40 %

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

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 og Patent Møntie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 400,000.
I egner 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.

LANDMANDSBANKEN

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
I egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copenure
Telefon-Nr. 42

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
I egner 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.

Captain Axel Björklöf

Stevadore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Bådbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankrø. Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
Smearbejde af enhver Art udføres.

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

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

Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

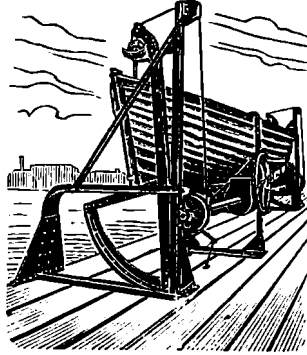
KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69, Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“.



Gaver til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Limfjorden.

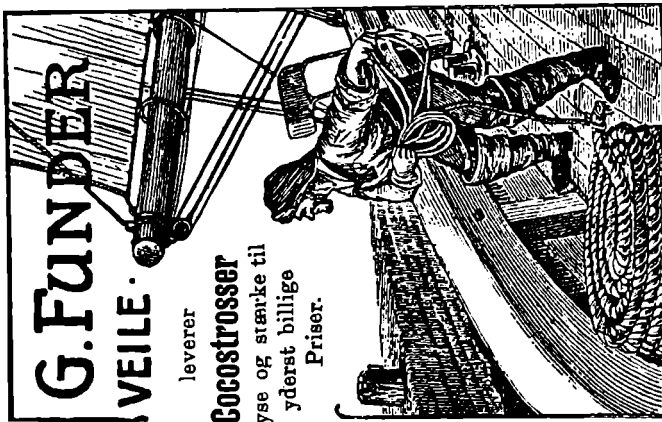
I Oddeud Nord er der
aabnet en velirsynet Skibs-
provianterings-Forretning.

Brødrene Stabell.

En ældre, erfaren og dyg-
tig Dampskibsfører kan
faa en Stilling paa Kontoret
hos et Rederi for at assi-
stere med Fragtavs' utninger,
Skisinspektion og Regnska-
ber. Gage Kr. 1.500. Billet,
mrk.: „251“, bedes indlagt
paa dette Blads Kontor.

Mæglerkontorist.

En saadan med gode
Kvalificationer paa 20 à
25 Aar kan faa Plads straks.
Løn Kr. 60 til 100, efter
Kvalificationer. Billet, mrk.:
„252“, bedes indlagt paa
dette Blads Kontor.



Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
søn helst Tilsætning.
Garanteret holdbar arevls.

Overgaar langt almindelig Fløde i Døjhed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausgade 15. Telf. 4838.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eit., Toldbodvej 48, i Aalborg Havneigd. Møl-
bach, i Fredericia Havneigd. Schamby, i Kolding Havneigd.
Jordahn, i Løgstør Havneigd. Søgaard, i Marstal Kbmnd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havneigd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havneigd. Hansen, i Rønne Havneigd. Henriksen, i
Svendborg Havneigd. Møller, i Vejle Havneigd. Gylding.

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 **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente, allanoeerede**
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens **Kompass med Azimuth Spejl.**



Emaljen
paalægges varm i 10'
tyk — paa alle sødanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tøring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bankers og
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skibs-

Provianteringshandlere.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.

Telf. 1930. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

N. P. Morfensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Telegramadr.:
„Smithane,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veitheim, Lovisa

ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri

Vejle

anbefaler sig med alt til faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Skibs proviantering

N. I. Pedersens Eftflg.

(Rudolph Andersen.)

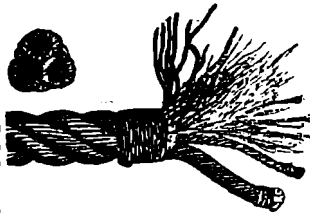
Esbjerg.

Borgergade 74, 11j. af Jyllandsgade

Telefon 20.

Billigste Priser. Bedste Betjening.

Taifuntrosser



(pat. Tyaki, Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varligere, stær-
kere, betydelig lettere og billig-
ere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bejelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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 Cosnoience, 21, Tel. 1762.

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

Til Skibsproviant

anbefales

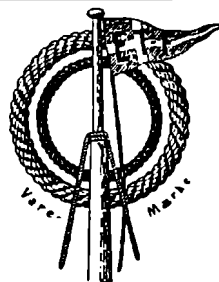
Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palmé 470 x.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 455 & 500.

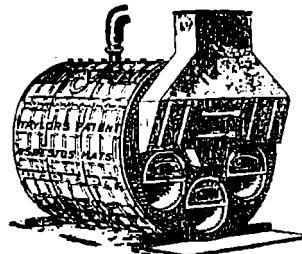
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

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.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafkes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 9—7.

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.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annonoen umiddelbart efter Teksten.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. April 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blåkes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frilageren. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/S **Frederikshavns Konserverfabrik**
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

— **Priskurant gratis og franko.** —

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

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

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

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

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
sædeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

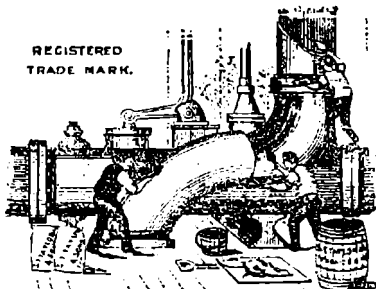
PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmater-
ialier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
I bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

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 Statsbandedriften
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen.

Fabrik for selvsmerende Løseahjul.
Telf. 29,779 y.



Skibsførere og Styrmand,

hvis Skibe befarer Atlanterhavet, og som kunne ønske
velvilligst at foretage meteorologiske Observationer for
det danske meteorologiske Instituts nautiske Afdeling,
bedes henvende sig til Afdelingschefen, Kaptajn C. J.
Hansen, paa Met. Institut i Grønningen hver Dag Kl.
10—3.



J. Melander,
Telf. Blikkenalager. 38262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skibsfører Sigurdsons

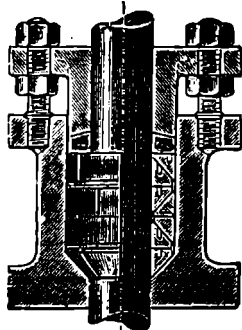
Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faaes hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdson, Nordby, Fanø.

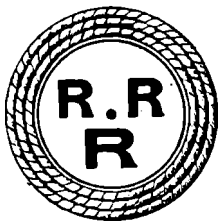


Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhva.

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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaast“.



Randers Rebslaeri

Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenhava

Telefon-Nr.
42

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønsygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Nielsen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 1202.



Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

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

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Skibsproviantering N. I. Pedersens Eftflg.

(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.

Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.

Billigste Præer. Bedste Betjening.

Gaver til Sømandsmissionen
I fremmede Havne bedes sendt
til Kassøreren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Provilantering
paa Pladsen.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højesteretsdom.

Den 14. April 1905 gik Bugserdamperen »Læsø« med en Lægter paa Slæb, begge tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, fra Hobro og stod ud af Mariager Fjord paa Vej til København; baade »Læsø« og Lægteren havde Lods. Forbindelsen mellem de to Skibe bestod af en 15 Favne lang Slæber, der var fastgjort saaledes, at Afstanden mellem Skibene var 7—8 Favne. Vinden var sydøstlig med frisk Kuling.

I en Afstand af c. 2 Km. fra Jernbanebroen ved Hadsund mindskede »Læsø« Farten for at prøve den mindste Fart, man havde Styreevne med, og efter at det havde vist sig, at Lægteren vilde drive af med mindre Fart end halv Kraft, fortsattes med denne Fart, c. 4½ Knob. Lægteren fulgte nu godt i »Læsø«s Køl-vand og lystrede Roret, indtil man var kommen i Nærheden af Broen; Styrmanden paa Lægteren stod til Rors. Alle Signaler for Gennemsejling fra Broens Side var i Orden, og hverken fra nogen om Bord i Skibet eller fra Brobetjeningens Side nærredes der nogen Betænklichkeit ved under de forhaandenværende Vejrforhold henholdsvis at gaa gennem Broløbet eller tillade Gennemsejlingen.

Da man nærmede sig Broen, spurgte Lægterens Fører Lodsens, om det ikke var bedst at korte Slæberen, men Lodsens afslog det som unødvendigt.

2—300 Alen fra Broen begyndte Lægteren at drive af mod Nord, og Lodsens gav Ordre til at holde noget højere, hvilken Ordre blev efterkommet, men Lægteren drev alligevel saa meget af, at den straks derpaa tørnede med sin Bagbords Bov omtrent 6 Fod fra Stævnen mod Midtpillens Friholderværk, blev herfra kastet over mod den sydlige Anslagspille, som den ramte med Styrbords Side (c. 22 Fod fra Stævnen) med et saa stærkt Stød, at Slæbetrossen sprang; herfra gik Lægteren igen tilbage mod Midtpillen, hvor noget Rækværk bøjedes. Dampskibet »Læsø«, der var gaaet igennem Broaabningen uden Vanskelighed, gik saa tilbage og hentede Lægteren, der havde faaet Styrbords Bov trykket ind og et Hul i samme Bov, c. 3 Fod langt, men forholdsvis smalt.

Jernbanebroen ved Hadsund, der tilhører Staten, men drives af Aalborg—Hadsund Jernbaneselskab, er en Svingbro med to Sejlaabninger paa 52½ Fods Bredde hver; Midtpillen har et Friholderværk, der beskytter Svingpartiet, naar Broen er aaben, og som rager c. 70 Fod frem paa hver Side; den sydlige Anslagspille er forsynet med to paa selve Stenpillen fastgjorte Stykker Friholdertømmer, der dog ikke følger Pillens Runding, men hører op, hvor denne begynder. Murene er knudrede, og Afviserværk findes aldeles ikke. Strømmen var i Kollisionøjeblikket udgaaende, men ikke videre stærk.

Ved Stødet paa den sydlige Bropille bevirkedes en Forskydning af denne, saaledes at Skinnerne fra Svingpartiet; naar dette var lukket, ikke flugtede med Skinnerne paa den faste Bro. Jernbanetrafiken maatte derfor standses. Det viste sig, at den søndre Anslagspille var brudt i 14 Fods Dybde under daglig Vande. Efter at Skinneforskydningen var rettet, genoptoges Jernbanetrafiken, og Broen blev senere repareret med en Bekostning af 6,300 Kr.

Jernbaneselskabet anlagde nu Sag imod Det forenede Dampskibsselskab ved Sø- og Handelsretten, hvorunder det paastod sig tilkendt en Erstatning paa ialt Kr. 8,774.14, dels for Broens Reparation, dels for Driftstab. Dampskibsselskabet anlagde derimod en Kontrasag, hvorunder det gjorde Krav paa en Erstatning af Kr. 3,348.10 for Lægterens Reparation, Tidstab m. m.

Jernbaneselskabet anførte til Støtte for sit Krav, at der i et Tilfælde som det omhandlede maatte være en Præsumption for, at der var begaaet Fejl fra de paa-

sejlene Skibes Side, og at der var oplyst Omstændigheder, der tydede paa, at der ikke fra Skibenes Side var udvist den Agtpaaagivenhed, som Farvandet, Vejrforholdene og Omstændighederne iøvrigt maatte opfordre til. Slæbetrossen mellem Skibene var unødvendig lang, Lægteren havde ikke været styret højt nok, og man burde have kastet Anker eller afbrudt Forbindelsen mellem Skibene, da man saa, at Sammenstødet kunde befrygtes.

Dampskibsselskabet paastod derimod, at Jernbaneselskabet bar Skylden for Paasejlingen, idet Broens Sejl-løb var altfor smalt, der fandtes hverken Afviserværk eller tilstrækkeligt Affendringsmateriale til at optage Stødet, og Bropillens knudrede Sten havde bevirket langt større Skade paa Lægteren end nødvendigt.

Sø- og Handelsretten betegnede i Dom af 12. Decbr. 1906 Dampskibsselskabets Erstatningspaastand som uhjemlet. De paaklagede Indretninger ved Broen var alle iøjnefaldende, og Fartøjernes Førere maatte ved Beslutningen om under de givne Vejrforhold at gaa igennem Broen med den store, tomme Lægter regne med Broen, som den var. Hvad Jernbaneselskabets Paastand angik, gav Sø- og Handelsretten det ikke Medhold i den Betragtning, at Formodningen var for, at der var Skyld fra Skibenes Side, og efter det foreliggende nærrede Retten Betænklichkeit ved at gaa ud fra, at der fra Fartøjernes Føreres eller Lodsens Side var udvist en saadan Uagtsomhed, at en Erstatningspligt maatte blive Følgen deraf. Dommen udtaler derefter: Men hertil kommer, at der maa gives Dampskibsselskabet Medhold, naar det har gjort gældende, at de ovenfor nævnte Mangler ved Broen har medvirket til Skaden eller i alt Fald til, at Skaden blev saa stor. Ved Anlægget af en Bro over et befærdet Farvand bør der indenfor passende Grænser tages de Forholgsregler, der er mulige for at undgaa Skade ved Paasejling. I nærværende Tilfælde vilde en Afviserpille i Fortsættelse af Svingpartiets Friholderværk og et Friholderværk ved den sydlige Anslagspille efter al Sandsynlighed have ledet Lægteren gennem Broaabningen uden nævneværdig Beskadigelse af Broen, og et saadant Friholderværk ved Pillen vilde i ethvert Tilfælde have taget Stødet af, saa at Lægteren ikke som nu tørnede direkte mod den uelastiske Stenpille. Blot en forsvarlig Affendring paa Pillen vilde mulig have været tilstrækkelig til at hindre, at den knækkede.

Retten savner ethvert Materiale til at bedømme, hvor stor en Skade, der vilde være sket paa Broen, hvis der havde været truffet Foranstaltninger som de nævnte, og allerede derfor vil der intet kunne tilkendes Jernbaneselskabet.

Begge Parter blev derfor frifunden for hinandens Tiltale.

Medens Dampskibsselskabet lod det bero ved Sø- og Handelsrettens Dom, appellerede Jernbaneselskabet Sagen for Højesteret.

Højesteretssagfører Møldrup udtalte paa Jernbaneselskabets Vegne, at Ulykken under de foreliggende Forhold ikke kunde tilskrives andet end en Fejlmanøvre fra Skibets eller Skibenes Side, og det fremgik ogsaa af de Forklaringer, der var afgivet af Førerne og Lodserne paa de to Skibe, at der var manøvreret fejl. Han støttede sig i saa Henseende til en Erklæring fra Formanden i Den alm. danske Skibsførerforening, Kapt. Jacob Holm. Efter at Hr. Møldrup vidtløftigt havde gennemgaaet Sagen, sluttede han med at paastaa Det forenede Dampskibsselskab dømt til at betale det i forrige Instans paastaaede Beløb.

Højesteretssagfører Liebe, der mødte for Dampskibsselskabet, hævdede, at der ingen Fejl var begaaet

fra Skibenes Side, og at der ikke kunde lægges nogen Vægt paa den af den selvbestaltede Overhøjesteret, Skibsfører Jacob Holm, afgivne Erklæring. Desuden var det klart, at Broen var bygget saaledes, at der selv ved Iagttagelse af al mulig Forsigtighed kunde ske Ulykker. Hr. Liebe sluttede med at paastaa Sø- og Handelsretsdommen stadfæstet.

Ved Højesteretsdom af 13. ds. frifandtes Det forenede Dampskibsselskab, og det paalagdes Jernbaneselskabet at betale Sagens Omkostninger med 400 Kr.

Kjøbenhavn, d. 23. April 1908.

Fra Morlaix skriver en Skibsfører til os d. 31. f. M.:

Propslaster til Boness. Vi ankom til Boness med mit Skib, 3m. Skonnert »Carl Mørk« af Thurø d. 2. Marts med en Ladning Kort Props fra Porsgrund Distrikt, og efter Certeparti adresseret til Afladerens Agent, Firmaet Smith Marshall & Co., Boness.

Under Indklarering af Skibet den første Dag blev jeg fra flere Sider oplyst om, at naar Smith Marshall var min Mægler samt Modtager af Lasten, da vilde jeg komme til kort med Udlevering af Stykketal (Skibet er som sædvanligt ansvarligt for Stykketal), og Rygtet løj ikke.

Under Indladningen i Porsgrund blev Lasten maalt og talt af en edsvoren Mand, og ved Tegning af Konnossementer viste det sig, at Skibet kun havde inde 73½ Sldr. Da man efter min og andre kyndiges Formening, kunde kalde Propsen for gode Props med Hensyn til godt Indtagende for Skibet, kunde jeg ikke tro andel, end at der var noget forkert i Udregningen, og at vi derfor vilde losse godt ud. Det meste Skibet før har lastet af daarlige Props, er 79½ Sldr., og denne Gang havdes ½ Fod højere Dækslast.

I Følge Certeparti skal Skibet losse efter Pladsens Kutyme; hvorfor det staar Modtageren frit for, om der skal losses ved Kran, eller Haandkraft (Skibet skal betale de halve Kranpenge). Endvidere kan han nægte at sende en Taljemand ned ved Skibet til at kontrollere Styrmandens Talje. Efter endt Udlosning kan saa Skibet vente i kortere eller længere Tid, før det behager Modtageren at optælle Lasten. For mit Vedkommende tog det 6 Dage, før jeg fik gjort op, og som jeg havde ventet, efter de Oplysninger jeg havde faaet, lossede vi 440 Stykker for lidt og blev herfor aftrukket i Fragt £ 4—6—2. Det bemærkes, at Skibet ikke har mistet en Props paa Rejsen.

Naar man nu tager Hensyn til, at Smith Marshall kun tjener en Guinea ved Ind- og Udklarering af Skibet, maa jo nævnte Firma have Indtægter paa andre Omraader, ellers kunde det jo ikke bestaa. Befragtning af Skibe hos nævnte Herrer er vist lig Nul. Mærkeligt er det, at næsten Størstedelen af de Skibe, som losses til dette Firma, losses for lidt. De sidste, som har losses hos dem, er »Anne Kirstine«, »Alfred« og »Carl Mørk«, alle kom de til kort og blev afkortet i Fragt. Hvis et Skib ikke vil vente, til Opgørelsen finder Sted, holder Firmaet c. £ 10 tilbage af Fragten. Naar nu som tidt sker, et Skib kommer til Norge i Ballast for at laste Props til Boness, og der skal trække Forskud til Udgifterne, saa bliver der ikke stort mere Restfragt, end der skal benyttes paa Lossepladsen.

Naar Modtageren saa yderligere holder c. 1/5 tilbage af Fragten, maa dette Skib trække Forskud paa udgaaende Last og betale fra 5 pCt. til 7 pCt. Assurance, hvad der ogsaa er et Tab for Skibet.

Under mit Ophold i Boness, lossede to russiske og et svensk Skib Props dersteds. Disse Skibe benyttede Skibsmægler Love Stewart & Co. i Boness, og da jeg tidligere har benyttet nævnte Firma, kan jeg anbefale det som meget tilfredsstillende. Dagen efter at

disse tre nævnte Skibe var udlosset, fik de deres Fragt udbetalt uden Afkortelse.

Dette danner en tiltalende Modsætning til de ovenfor nævnte Forhold, og ønskeligt vilde det være, om man kunde faa Smith Marshalls Navn helt fjernet af Certepartiet for de Skibe, som er bestemt for Boness; da vilde Skibene maaske lide mindre Tab. Det vilde dog vist være allerheldigst at slutte en Propslast Fragt pr. »udlosset«, da kunde dog Føreren i Tilfælde af, at han mærker, der er for stor Forskel paa hans og Afladerens Beregning; lade Lasten maale paa Losseplads af Stedets Toldembedsmænd.

Efter Udsagn fra en Mægler fra Porsgrund havde denne et Skib, som lastede 140 Sldr. til en hver Tid. Dette Skib lastede en Gang paa Langesundfjorden kun 113 Sldr. Props; nævnte Mægler lod derfor Lasten ommaale paa Lossepladsen, og det viste sig da, at Skibet udlossede 134 Sldr. Men naar et Skib er befragtet efter norsk Beregning og dersteds skal betale de halve Maalepenge, nytter det ikke at lade Lasten ommaale i England; selv om man lossede en Del Sldr. over, faas der dog ikke Fragt derfor. Er Skibet derimod befragtet saaledes, at det skal have Fragt pr. »udlosset«, kunde der maaske til Tider være Fordel ved at lade Lasten udmaale; jeg har en Gang i Hartlepool losses 1¾ Sldr. mere ud efter engelsk Beregning, end efter den norske.

Med disse nuværende Props Charters, staar en Skibsfører aldeles hjælpeløs over for en Modtager. At gaa Rettens Vej nytter ikke; den engelske Ret vil ikke en Gang udtale sig om, hvor lang Tid der behøves for at tælle en Propslast fra 50—100 Sldr.

Og med Hensyn til Manko af Last er Forholdet næsten endnu værre; en engelsk Advokat vil ikke en Gang optage en saadan Sag, jeg har selv forhørt mig herom.

H. P. Mortensen,

3m. Skonnert Carl Mørk, Thurø.

Den tyske, femmastede Fuldrigger »Preussen«, der i c. 6 Aar har været beskæftiget i regelmæssig Fart mellem Tyskland og Vestkysten af Sydamerika og i den Tid, som forøvrigt tidligere omtalt her i Bladet, har hævdet Rekorden for hurtige Rejser, er nu i Følge »Sh. Gaz.« sluttet for en Rejse fra New York til Japan med en Ladning, der bestaar af 200,000 Kasser Petroleum. Fragten for denne Ladning vil give Rederiet et Udbytte af c. 36,000 Dollars.

De Rekorder, dette Sejskib har sat, viser tydeligt, at Sejskibsfartens Glansperiode ikke helt tilhører Fortiden. Med en Dampers Nøjagtighed med Hensyn til Tiden har »Preussen« gjort Rejse efter Rejse til Salpeterhavnene paa Vestkysten af Sydamerika og tilbage igen. Den fører en Besætning paa 58 Mand, og Sejlarealet udgør, naar alle Sejl er sat, 68,000 □'. Skibet har ialt 30 Ræer og er vistnok det eneste femmastede Skib, der har Ræer paa alle Master.

»Preussen« afgik fra Hamburg til New York d. 10. Marts, passerede Walmer 13. Marts og blev d. 19. Marts rapporteret fra 44° N. Brd. 29° V. Lgd. Det vil være af stor Interesse at faa at vide, hvor lang Tid Skibet bruger til Rejsen fra New York til Japan.

Dampskibsforbindelsen mellem Frankrig og Kanada. Montreal, 18. April (Ritz. Bur.). Regeringen har forlængel Kontrakten med Allan-Linien og den fransk-kanadiske Dampskibslinie, Montreal-Håvre. Statssubventionen udgør 100,000 £ aarlig for 18 Rundrejser; eventuelt skal Rejsernes Antal kunne forøges til 36 med tilsvarende Forhøjelse af Subventionen. Fragtsatserne paa disse Linier maa ikke være højere end Fragterne mellem Havne i de Forenede Stater og Frankrig.

Skoleskibet »Viking« er d. 14. ds. ankommen til Taltal i Chile.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 107/1907, afsagt d. 8. April 1908. Styrmand Chr. Mortensen mod Dampskibsselskabet »Steam«.

Den 9. August 1905 tilskrev den korresponderende Reder for det indstævnte Dampskibsselskab »Steam« Citanten, Styrmand Chr. Mortensen, saaledes:

»Vi stadfæster herved at have engageret Dem som 1ste Styrmand i S/S. »Hjortholm« med en maanedlig Begyndelsesgage af Kr. 135.00 mod at De indsætter Kr. 5,000.00 i Aktier i Dampskibsselskabet »Steam« — —.

I Henhold hertil indbetalte Citanten det nævnte Beløb til Rederiet og inodtog herfor Aktier til pari Kurs. Han rejste derefter i Slutningen af Maanedten til England for at tiltræde sin Plads. Efter at have sejlet med »Hjortholm« i et Par Aar forsøgte han at faa den aftalte Begyndelsesgage forhøjet, og dette førte til Sammenstød mellem ham og Rederiet. Den 15. August 1907 tilskrev Citanten det indstævnte Selskab et Brev, hvori han forlangte at faa at vide, for hvor lang Tid Begyndelsesgagen skulde være gældende, med Tilføjende, at Sagen, hvis han intet Svar fik, vilde blive forelagt Sø- og Handelsretten til Afgørelse. Efter en senere Samtale mellem Citanten og Selskabets Prokurist paa Kjøbenhavns Red, beklagede Citanten sig i en Skrivelse af 5. September 1907 over Prokuristens Optræden og bad ham tildelt en Reprimande: »at sligt ikke skal gentage sig overfor Selskabets Aktionærer«.

Da nu »Hjortholm« d. 26. September paany ankom til Kjøbenhavn, kom Prokuristen om Bord med den Besked til Citanten, at denne maatte være klar til at pakke sit Tøj og rejse til et andet af Selskabets Skibe, eventuelt »Egholm«. Citanten svarede Nej, han havde kun »Hjortholm« at holde sig til. Prokuristen anmodede Citanten om næste Dag til en bestemt Tid at søge den korresponderende Reder paa dennes private Bopæl; dette gjorde Citanten men traf ham ikke hjemme. Under 1. Oktober tilskrev den bestyrende Reder Citanten et Brev, hvori han tilkendegav ham, at Selskabet under Hensyn til hans Vægning ved at gaa om Bord i »Egholm« maatte betragte hans Forbindelse med Selskabet som løst fra Afregningsdagen (d. d. 28. September) og gjorde ham ansvarlig for det af hans formentlige Kontraktbrud flydende Tab.

Samme Dag, som fornævnte Brev er skrevet, modtog Citanten paa Selskabets Kontor sin tilgodehavende Hyre indtil Afregningsdagen d. 28. September. Det er oplyst, at han paa sædvanlig Maade har villet kvittere i sin Afregningsbog, og det er af Citantens Sagfører gjort gældende, at han har villet kvittere med Forbehold, men det er *in confesso*, at han sluttelig efter vedkommende Bogholders Diktal har kvitteret paa en af Kaptajnen udstedt Anvisning for Beløbet med Ordene: »Dags Dato modtaget Saldo Afregning«.

Citanten har derefter indbragt Sagen her for Retten, hvor han har paastaet det indstævnte Selskab tilpligtet at betale i Anledning af hans formentlige ulovlige Afskedigelse dels 5,000 Kr. med Tilbagelevering af de af Citanten tegnede Aktier, dels i Henhold til Sølovens §§ 92 og 86 en Maanedes Hyre 135 Kr. med Renter af disse Beløb, samt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de hævder, at det omtalte Brev ikke skal forstaas derhen, at Citanten var engageret udelukkende til »Hjortholm«, men at Rederiet

maa have haft Ret til at forflytte ham, og at hans Vægning derfor maa betragtes som et groft Kontraktbrud. De gør gældende, at det i Virkeligheden kun var for at imødekomme Citanten, at de vilde flytte ham til »Egholm«, da der paa dette Skib var Udsigt til nogen Ekstrafortjeneste. Idet de navnlig støtter sig til en Vidneforklaring afgivet af Prokuristen, gør de derhos gældende, at Citantens Optræden under Forhandlingerne har været uhøflig, og at det vilde være ødelæggende for Disciplinen i vor Handelsmarine, om Citanten fik Medhold. De hævder derhos principaliter, at Selskabet i ethvert Tilfælde ikke kan være forpligtet til at tilbagekøbe Aktierne, da der ikke i sin Tid er truffet nogen Art af Aftale derom, og subsidiært, at Selskabet i hvert Fald ikke kan være forpligtet til at tilbagekøbe dem til pari Kurs.

I disse Betragtninger kan Retten ikke give det indstævnte Selskab Medhold. Efter Udtrykkene i den foran citerede Skrivelse findes Citantens Vægning ved at lade sig forflytte, berettiget, idet han er engageret som Styrmand paa »Hjortholm« uden nogen Aftale om, at han skulde være forpligtet til at tage Tjeneste andet Steds. At han ved uhøflig Optræden skulde have givet tilstrækkelig Grund til Afskedigelsen, maa derfor betragtes som sket uden nogen Citanten tilregnelig Aarsag.

Naar et Rederiselskab stiller som en Betingelse for Antagelsen af Førere, Styr mænd eller andre af Besætningen til Selskabets Skibe, at de paagældende indtræder som Aktionærer i Selskabet og indbetaler til dette ikke Aktiernes Kursværdi, men deres fulde Paalydende, maa det, hvor ingen Aftale træffes, i Almindelighed antages at være Forudsætningen, at Selskabet ikke efter kortere Tids Forløb uden fyldestgørende Grund kan afskedige den Paagældende. Finder i et saadant Tilfælde en umotiveret Afskedigelse Sted, maa Selskabet være pligtigt paa Forlangende og med Aktiernes Tilbagelevering at tilbagebetale den Paagældende det fulde af ham indbetalte Beløb. For saa vidt de Indstævnte har anbragt, at en saadan Pligt for Selskabet kan virke uheldigt paa Disciplinen, vil de deraf opstaaede Vanskeligheder næppe kunne undgaas, naar Selskabet har antaget Aktionærer om Bord. Citantens Paastand om Tilbagebetaling af det af ham indbetalte Aktieløb med Renter fra Stævningsdagen vil derfor være at tage til Følge.

Derimod findes Citanten efter den af ham afgivne Saldokvittering ikke at kunne gøre Krav paa noget yderligere Hyrebeløb end det af ham modtagne. Hvad, der har bevæget Citanten til at give Saldokvittering vedrørende hans »Afregning«, har ikke kunnet oplyses nøjagtigt, da Citanten har forladt Landet, men Retten tør ikke gaa ud fra, at han, som af hans Sagfører antydet, mulig ikke skulde have forstaaet Betydningen af den af ham afgivne uforbeholdne Kvittering.

Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at burde betale Citanten med 150 Kr.

Det sjette nordiske Søfartsmøde.

Fra Arbejdskomiteen til Forberedelse af det sjette nordiske Søfartsmøde har vi modtaget følgende:

Det femte nordiske Søfartsmøde afholdtes i Kjøbenhavn i Aaret 1903, det foregaaende i Stockholm i Udstillingsaaret 1897. Det sjette Møde vil da efter Tur og i Overensstemmelse med Beslutning af Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling være at afholde i Aar i Kristiania.

I den Anledning er undertegnede Komité traadt sammen for at træffe de for Mødet nødvendige Forberedelser. Mødet er besluttet afholdt i Dagene fra og

med Onsdag d. 1. til og med Fredag d. 3. Juli, og efter det foreløbige Program vil, som sædvanlig, Formiddagene blive anvendt til Diskussion angaaende praktiske og aktuelle Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten, medens Aftenerne vil blive anvendt til selskabelige Sammenkomster.

Paa Programmet er foreløbig opført følgende Sager til Behandling:

- 1) Hvilken Indflydelse vil den videre Udvikling af Ruteskibsrederi udøve paa den fri Fart?
- 2) Ved hvilke Midler kan man bedst opdrage og bevare dygtige Mandskaber for den nationale Handelsflaade?
- 3) Om Betydningen for Skibsfarten af ensartede internationale Regler angaaende Sikkerhedsforanstaltninger ved farlige Ladninger.
- 4) Hvilke Fordele frembyder Flerskibsrederi i Mod sætning til Enkeltskibsrederi?
- 5) Rederens Risiko og Kaptajns Lydighedspligt overfor Maanedsbefragteren.
- 6) Lasteliniespørgsmaalets nuværende Stilling.
- 7) Spørgsmaalet om Betydningen af Redersammenslutninger med fragtregulerende Formaal.
- 8) Revision af Søfartsloven.
- 9) Om Revision af de internationale Søvejsregler.
- 10) Om lokale Myndigheders Adgang til at paalægge Tonnage Afgifter.

Idet man herved indbyder Dem til Deltagelse i dette Møde, som man haaber vil finde livlig Tilslutning hos alle, som paa den ene eller den anden Maade er interesseret i Skibsfarten, bedes De snarest og senest inden d. 15. Juni indsende Anmeldelse om Deres Deltagelse i Mødet enten til Nordisk Skibsrederforenings Agent paa Stedet eller til Mødets Sekretær, Hr. Højesteretsadvokat *Eivind Eckbo*, Kongens Gd. 7 Kristiania.

Fuldstændigt Program for Mødet vil senere blive udstedt og tilsendt de anmeldte Deltagere. Forslag til Emner, som ønskes behandlet paa Mødet, bedes snarest muligt og senest inden 1. Juni indsendt til Bestyrer *Jantzen*, Programkomiteens Formand. De indledende Foredrag vil blive trykt og ligge til Disposition inden Mødets Begyndelse.

Deltagere fra Norge betaler Kr. 15,00 og Deltagere fra andre Lande Kr. 5,00. Adgangskort kan ogsaa udstedes for Deltagernes Damer og derfor betales da saa vel for norske som for fremmede Kr. 5,00 for hvert Kort. Adgangskort vil give Adgang til Deltagelse i Festlighederne, med de Begrænsninger og efter de nærmere Regler, som Festkomiteen maatte bestemme uden Erlægelse af Ekstrakontingent.

Det bemærkes, at man, som sædvanlig, vil søge om Fragtreduktion for Mødets Deltagere baade paa Jernbaner og Dampskibe.

Arbejdskomiteen til Forberedelse af det 6te nordiske Søfartsmøde April 1908.

M. Oppen sen., Formand,
Skibsreder, Konsul, Formand i Nordisk Skibsrederforening.

Anton Poulsson, Viceformand,
Direktør, Formand i Det norske Veritas.

Budgetkomité:

Sigval Bergesen,
Skibsreder, Konsul, Stortingsmand, Medlem af Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse.

Bull Kiøsterud, Viceformand,
Skibsreder, Konsul, Medlem af Nordisk Skibsrederforenings Lokalbestyrelse.

Joachim Grieg,
Skibsreder, Konsul, Stortingsmand.

Keyser Jordan,
Advokat, Medlem af Kristiania Formandskab.

A. O. Lingvig,
Skibsreder, Stortingsmand,

Erling Lund,
Skibsreder, Medlem af Kristiania Repræsentantskab.

Fred. Olsen,
Skibsreder, Medlem af Nordisk Skibsrederforenings Lokalbestyrelse.

Anton Poulsson,
Formand, Direktør.

Programkomité:

Magnus Andersen, Viceformand,
Direktør, Sjøfartskontoret.

R. C. Apenes,
Skibsreder, Konsul, Medlem af Kristiania Dampskibsrederforenings Bestyrelse.

Carl Conradi,
Skibsingeniør.

J. Jantzen, Formand,
Bestyrer, Nordisk Skibsrederforening.

Joh. Ludv. Mowinckel,
Skibsreder, Stortingsmand.

Hagb. Waage,
Skibsreder, Formand i Kristiania Dampskibsrederforening.

Halfdan Wilhelmsen,
Skibsreder, Konsul, Medlem af Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse.

Festkomité:

Andersen Aars, Formand,
Bankchef, Formand i Kristiania Handelskammer.

Einar Bjørnson, Direktør.
L. Castberg, Skibsreder.

Harald Isachsen,
Skibsreder, Konsul, Direktør i Dampskibsassurancforeningen "Nora".

K. Kjerulf,
Kaptajn, Formand i Norsk Skibsførerforening.

Harold Lundh, Viceformand,
Commander, Formand i Sjømandsforeningernes Fællesforening, Kristiania Sjømandsforening, Norsk Sejlskibsrederforening.

Chr. B. Lorentzen,
Generalkonsul, Medlem af Kristiania Formandskab.

C. Zernichow,
Skibsreder, Medlem af Nordisk Skibsrederforenings Lokalbestyrelse.

Eivind Eckbo, Sekretær,
Advokat, Kaptajn.

Nordisk Skibsrederforenings Repræsentant i Kjøbenhavn er som bekendt Direktør, Kaptajn *V. T. Hein*, St. Anne Plads 26, til hvem Anmeldelse om Deltagelse i Mødet i Henhold til den ovenfor gængivne Indbydelse kan indleveres.

Bugseringsforhold i Thyborøn-Kanal.

Vi har modtaget følgende:

Som bekendt er der i Thyborøn-Kanal stationeret 3 Statsdampere, nemlig »Vestkysten«, »Vesterhavet« og »Prøven«; de to førstnævnte er Redningsdampere, og disses særlige Opgave er at bjerge Besætningerne fra Fiskerbaade, der ved opstaaende Uvejr ikke kan lande paa

Kysten, ligesom de ogsaa skal assistere andre Skibe, for at lette disse Besejlingen af Kanalen.

Den almindelige Mening har hidtil været, at dette Arbejde udføres for en moderat Betaling, hvilket ogsaa er Tilfældet for Fiskefartøjers Vedkommende. For større Skibes Vedkommende er Betalingen imidlertid aldeles urimelig, ja endog dyrere end Svitzers Dampere for almindelig Bugsering, hvilket jeg herved skal tillade mig at oplyse nærmere. Den 15. Marts i Aar kom Dampskibet »Nykøbing« op til Fjordgrunden ved Thyborøn med et Dybtgaaende af 8 Fod; men da Lodsens opgav Vandstanden til 8½ Fod, fortsattes Sejladsen over Fjordgrunden under Lodsens Kommando. Skibet blev imidlertid staaende midt i Løbet, dog uden at være udsat for nogen som helst Fare, og da »Vestkysten«, grundet paa den lave Vandstand, ikke godt kunde assistere »Nykøbing«, tilkaldtes »Prøven«, som i Følge den mig tilsendte Regning, skal have arbejdet ved Skibet i 38 Kvartimer.

Denne Dværg af en Dampere, der i Kraft nærmest kan sættes i Klasse med en stor Motorbaad, gjorde ikke Spor af Nytte, men desuagtet fik jeg fra Lodsoldermand Nielsen — der er Inkassator og faar derfor et Honorar af 10 pCt. — en Regning lydende paa Kr. 432,44. Først troede jeg, at dette var en Fejltagelse og sendte derfor Regningen til Vandbygningsvæsnets Ingeniørkontor, hvem »Prøven« er underlagt, for at spørge, om det virkelig forholdt sig rigtigt, at slig ublu Betaling kunde opkræves, særlig af saa lille og ubetydelig en Dampere som »Prøven« og dertil en Statsdampere.

Endelig efter 8 Dages Forløb fik jeg det Svar, at den forlangte Betaling var efter det gældende Takstreglement, ligesom det af Brevet fremgik, at Kontoret forment, at det var en passende Betaling.

Taksten var beregnet efter 2 Øre pr. R.-T. pr. Kvartime, og da »Nykøbing« maaler 569 R.-T., var Udregningen fuldstændig rigtig; men det er vistnok første Gang, at en saadan Takst er anvendt i Kanalen for Assistance ved større Skibe, og forhaabentlig bliver det ogsaa sidste Gang for »Nykøbing«s Vedkommende.

Havde »Nykøbing« anvendt »Prøven« i 24 Timer, vilde Regningen være kommen til at lyde paa Kr. 1092,48, og hvis sammes Bugseritrosse var anvendt, yderligere Kr. 546,24; for sidstnævnte Beløb kan anskaffes 6 ny Staalrosser a 90 Fv. 2½".

Kommentarer hertil er unødvendige.

Det har selvfølgelig aldrig været Statens Mening, at en slig Betaling skal kunne opkræves for ydet Assistance ved større Skibe, og Skylden ligger udelukkende hos de Mænd, der har udarbejdet Takstreglementet; man fristes let til at tro, at enten maa de selv være interesseret i, at der ydes den størst mulige Betaling, eller at de ikke har mindste Forstand paa at lave et brugeligt Takstreglement for Bugsering i Kanalen. Forhaabentlig vil dette blive rettet, naar det kommer til rette Vedkommende; thi det bliver i Reglen galt, naar en Landmand skal lave den Slags Takster; thi dette er nok Tilfældet her.

Skulde Alfred Christensens Projekt blive gennemført med Limfjordens Uddybning til 24 Fod, vil 3,000 Tons Dampere kunne passere Thyborøn-Kanal, og for Dampere af ovennævnte Størrelse vil en 24 Timers Assistance koste 10,000 Kr., selv om Arbejdet ydes af »Prøven«; thi det mærkelige ved dette Takstreglement er, at der skal erlægges samme Betaling pr. Kvartime for »Prøven« som for de flere Gange kraftigere Baade »Vestkysten« og »Vesterhavet«.

Nykøbing M., April 1908.

A. P. Rasmussen.

Fragtmarkedet.

Paa Grund af Paaskeshelligdagene (den russiske og græske Paaske begynder forøvrigt først i Dag) har der ikke været fragtet meget i Ugens Løb, og for de Befragtnings Vedkommende, som har fundet Sted, viser Raterne ikke nævneværdige Forandringer undtagen fra La Plata, hvorfra Begæret, navnlig for prompt Tonnage af »handy« Størrelse (3,000/4,500 Tons), har udvidet sig en Del, hvilket havde en Stigning til Følge. Der er saaledes sidst sluttet til 16/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. April/primio Maj, 15/ à 15/6 pr. 15/31. Maj, omkring 15/ pr. Juni/August. Sammenlignet med de Rater, som betales for 14 Dage siden, er Opgangen c. 4/ pr. Ton pr. April og 1/6 pr. Maj. Nordamerika og Østen ligger flovt, og særdeles lave Fragter har været akcepteret, særlig fra Østen. Saaledes betales for Sukker fra Java helt ned til 21/9 U. S. eller Evropa, imod 24/6 og 24/ for en Maanedstid siden. En Difference af 2/ à 2/6 pr. Ton for en 6,000 Tons Baad er mange Penge. De evropæiske Markeder viser ingen Bedring. Østersøen er saa sløj som nogensinde for prompt Lastning, men Riga besejles nu atter, og i Begyndelsen af næste Maaned ventes Sejladsen paa St. Petersborg, Kronstadt og en Del Havne i Botten at ville tage sin Begyndelse, hvilket sikkert vil hjælpe paa Forholdene. Mange danske Dampere, som er sluttet til gode og lønnende Fragter, venter kun paa aabent Vand oppe i Østersøen for at komme til at begynde at tjene Penge. Kulfragterne ind til Østersøen er lave, som det vil ses af følgende Befragtninger: 3/10½ Forth/Stockholm (2,000), 3/9 Forth/Malmø (1,700), 3/7½ Aarhus (2,500), 3/10½ Pillau (1,300), 3/10 Tyne/Riga, 4/ Blyth/Wismar (1,200), 3/6 à 3/7½ Swinemünde (2,000/2,500).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fragtmarkedet fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har ikke bedret sig i de sidste fjorten Dage, og der er fremdeles Mangel paa Ladninger til den fragsøgende Tonnage. Fra tyske Havne har kun været enkelt Ladning fremme. Danmark har kun haft enkelte mindre Partier Bøgebrænde til Vestnorge. Vestsverig har kun haft meget enkelte Ladninger udover Propslaster, som ikke lønner sig at transportere. Østnorge har haft nogle flere Is- og Trælaster, uden at det dog har ført til nævneværdige Befragtninger, idet Befragterne fremdeles vægrer sig ved at betale Minimalraterne førend i aller yderste Termin for Afskibningerne. I de sidste 8—10 Dage er solgt ret betydelige Partier Trælaster, hovedsagelig fra Bottenhavet, til England, Frankrig og Belgien, hvoraf nogle Ladninger for Sejlere, men heraf er de fleste for senere Afskibning. Disse har dog ikke ført til tilsvarende Befragtninger, idet Befragterne ogsaa her holder paa lave Rater, dog tør disse Salg, som vil blive efterfulgt af flere, betragtes som Varsel om lysere Forhold i denne Farl. Af Returfragter Vest fra er der fremdeles følelig Mangel speciell paa Kullaster, og nogen Udsigt til Bedring foreligger ikke, men Skibene spredes nu mere over det ved forestaaende Genaabning større Virkefelt paa Bottenhav og Finskebugt. For senere Transport er ikke faa Ladninger fremme, men der gøres ikke nogen nævneværdige Forretninger, udover at vore nordlige og østlige Naboer har optaget nogle Ladninger under Minimalraterne.

I de forløbne fjorten Dage er bl. a. afsluttet:

130 Sldr. Planker og høvlet Last Gøteborg/Bridgewater Dock 31/6, 113 R.-T. Is Skienfjord/Guernsey 9/, 190 R.-T. Is Konstantinopel/Cherbourg 10 Frcs., 250 Tons d. w. Königsberg/Østengland 1/6, Kanalen 1/9 Hvedebasis, 280 Tons Feldspath Kragerø/Stettin 5 Mark, 320 Tons Flint St. Valery en caux/Stettin 7/6, 300 Tons

Clay Poole/Helsingfors 8/3, 350 Tons Clay Charlestown/Riga 6/6, 300 Tons Sand Dunkerque/Kristiania 8 1/2 Frcs., 200 Tons Clay Tynen/Königsberg 7/, 165 Tons Havre Danzig/Umeå 6 Mark, 290 Tons Clay Par/Petersborg 8/3, 370 Tons Kul Hartlepool/Fehmiern £ 5.5, 230 Tons Kul Burntisland/Svendborg £ 5.15.

For senere Lastning:

140 Sldr. D/B., Boards Umeå/San Sebastian 58 Frcs., 130 Sldr. D/B., Boards Frederikshavn/Concarneau 49 Frcs.

For de mindre Skibe har Fragtmarkedet ligget saa godt som helt stille væsentlig paa Grund af de mange Helligdage. Med Afskibning 1. Maj udbydes nogle Rug- og Havreladninger fra Wismar, Anklam, Greifswald til 3 à 3 1/2 Mark for Rug, 4 Mark for Havre. Fra Danzig til Umeå er sluttet for Havre 6 Mark.

ab Kjøbenhavn er det vedblivende meget smaat med Laster, og hvad der sluttet er kun til smaa Rater, bl. a. blev der sluttet for Solsikkekager til Åhus 2 1/2 Kr. og for Hvede kun 2 Kr. ligeledes til Åhus.

ab Sydsverig er det meget sparsomt med Stenlaster, kun nogle enkelte Ladninger paa 80 Tons til Rostock og Wismar 3 1/2 Mark, til Stettin stilles i Udsigt kun 3 Mark for Gadesten.

ab Halmstad placeres vedblivende Skibe for Skærver fra Kysten til Stralsund, Greifswald, Barth 3 3/4 Mark og mulig for Gadesten fra Havnen til Stettin 3 1/4 Mark.

Ogsaa fra Norge er det flovt for de mindre Skibe, en Ladning Feldspath til Stettin er i Øjeblikket næsten ikke til at opdrive, og der er sluttet til 5 Mark pr. 1,016 Kilo.

Generalforsamlinger.

De Fisker'ske Dampskibsselskaber

afholdt Generalforsamling d. 31. Marts. Højesteretssagfører Assmussen dirigerede og Forretningsføreren, konsul Fisker, aflagde Beretning.

Østersøen.

Som det foregaaende Aar har Selskabets større Baade delvis været i Fart paa Cosmopolitan-Linien.

Endskont den for Linien eksisterende Basis var betryggende nok for os, ansaa vi det dog alligevel for rigtigst, da der forelaa en Mulighed for at komme til en Forstaelse med de konkurrerende Selskaber, at indtræde vort til, at en saadan Forstaelse kom i Stand.

Ved de Forhandlinger, der i de sidste Par Maaned er fort, lykkedes det at finde en for alle Parter tilfredsstillende Ordning, der vil passe ind paa det Kvantum Tonnage, dette og Søsterselskaberne har til Disposition for Stykgodsart, samtidig med at den vil bringe Fred og Forsoning til alle Sider og give Rum for et roligt Samarbejde og derigennem bedre Resultater paa alle Parter.

De øvrige Baade har været anbragt i aabent Marked saavel paa Amerika, som paa Middelhavet og Østersøen, til Tider til ret lønende Fragter, men Driften har været betydelig hæmmet af de i sidste Sæson saa almindelige Strejker, dyre Kul, lange Ophold paa Kulpladserne etc.

Til Trods for at Resultatet af Aarets Drift er bedre end i Fjor, mener vi det rigtigst i Aar ikke at udbetale noget Udbytte for der ved at konsolidere Selskabet.

Driftsmidlerne, der udkræves ved en saa omfattende Forretning, som vi er indt for, er jo ikke ringe, høj Rente etc.

Vi maan i dette som i de øvrige Selskaber foretag en mindre Lovændring, da det er vor Hensigt, naar Lejligheden viser sig gunstig, at ombytte vor Kasse drift med Obligationsslaan.

Tanken om en Sammensmeltning med Søsterselskaberne har siden sidste Generalforsamling været under indgaaende Drøftelse, uden at det dog hidtil har været muligt at finde en Basis. Denne Sag staar fremdeles i første Række og vil — saa snart Forholdene maatte tillade det — blive taget op paa ny.

Der foretoges dernæst en Lovændring, gaaende ud paa at give Bemyndigelse dels til at sælge Selskabets Skibe, dog ikke under Skibenes Assurancesum, dels til at optage Laan og for saadanne give Pant i Skibene og endelig til under særlige Forhold, f. Eks. Havariet, at raae over Reservefonden i Skibenes Interesser. Ændringerne gav ikke Anledning til Omtale, men forøvrigt var Forsamlingen ikke beslutningsdygtig.

Kognskabet viser et Overskud af Kr. 155,959.40, til Reservefonden henlægges Kr. 150,000.00, hvorefter dette udgør Kr. 406,141.36.

Aktiekapitalen er Kr. 600,000.00. Kassekredit samt diverse Kreditorer er opført med et Beløb af Kr. 1,679,999.10 og samtlige Skibe er bogført til Kr. 2,198,584.18.

Der gaves Decharge.

Til kommitteret genvalgte Grosserer Gustav Heckscher, og til Revisor genvalgte Hovedrevisor Larsen og nyvalgte Kontorchef Klein.

Union.

Ogsaa for dette Selskab har Interessen været knyttet til Cosmopolitan-Linien.

En Del af Baadene har for en stor Del været anbragt paa Middelhavet, Nord- og Østersøen, hvor vi havde ganske gode Kontrakt-røjer, og vi havde udenfor disse Lejlighed til at sikre os nogle gode Rater for enkelte Rejser hen paa Efteraaret.

Vi havde saaledes gennemgaaende gode Fragter, men Resultatet blev ikke desto mindre ganske betydeligt forringet ved de mange Strejker — uheldt dyre Kul — lange Ophold paa Kulpladserne, der forskød trafne Dispositioner til en Grad, som virkede tabbringende.

En Del af disse Gener haaber vi at skulle blive forskaaet for i Fremtiden. Strejker er der næppe Anledning til at frygte i nogen udstrakt Grad for indevarende Sæson; kulpriserne nu ganske betydeligt lavere.

I Betragtning af de ovenfor anførte Forhold mener vi ikke i Aar igen at kunne foreslaa Udbytte, hvad vi beklager, men det glæder os til Gengæld at se, at dersom vi tager Udbyttefordelingen gennemsnitligt, siden Selskabets Start, andrager denne inklusive i Aar 7 pCt. pro Anno.

For kommende Sæson har vi sluttet en Del Træladninger fra Østersøen til bedre Rater end i foregaaende Sæson.

Grosserer O. H. Bærentzen sluttede sig til Bestyrelsens Forslag om at konsolidere i Stedet for i første Række at give Udbytte, og han udtalte Haabet om, at Bestyrelsen vilde opretholde denne sin Betragtning, selv om der kom gode Aar. Han udtalte sin Tilfredshed med Overenskomsterne og advarede Aktionærerne mod at sælge deres Aktier. Man havde paa Børsen set Manøvrer for at trykke Aktierne, Manøvrer, som ikke kunde førdømmes stærkt nok.

Der foreslages lignende Lovændringer som i Østersøen og med samme Resultat. Valgene var Genvalg.

Regnskabet udviser et Overskud af Kr. 132,525.21. Til Reservefonden henlægges Kr. 100,000, hvorefter det udgør Kr. 377,633.93. Aktiekapitalen er Kr. 1,500,000. Kassekredit samt diverse Kreditorer er opført med et Beløb af Kr. 1,456,130.15 og samtlige Skibe er bogført til Kr. 2,504,493.20.

Kjøbenhavn.

Det forløbne Aar har for Skibsfartens Vedkommende været et Uroens Aar, og Uroen kom i første Række fra Amerika, hvor Pengeskrisen i Marts bragte store Forstyrrelser ind i Forretningsslivet, hvilket for Amerikas Vedkommende i saa stærk Grad længerer Skibsfarten. Dette bevirkede en udpræget Flovthed paa det amerikanske Marked, særlig over Forraars- og Sommermaanederne, medens Aarets sidste Maaned igen bedredes en Del.

Hovedinteressen for dette Selskab og Søsterselskaberne drejer sig for en væsentlig Del om Linien paa Filadelfia, Cosmopolitan-Linien, hvor ovennævnte Faktorer saaledes havde en ret hæmmende Indflydelse paa vor Virksomhed, der ikke desto mindre — trods Konkurrencen — arbejdede sig støt fremad i det en Gang lagte Spor.

De af Skibene, som ikke har været anbragt paa Cosmopolitan-Linien, har været beskæftiget fortrinsvis i Middelhavet og Østersøen, hvor Fragterne — særlig paa Østersøen — over Sommeren til Tider var ret gode; undtagelsesvis havde vi saaledes for en af vore Baade 6 sh. 7 1/2 d. til Kronstadt, ligesom Trælastaterne henimod Sæsonens Slutning var en Del højere end det foregaaende Aar.

Var der saaledes af og til Lyspunkter, var der til Gengæld rigeligt med Forstyrrelser og Gener. Saaledes en Uendelighed af Strejker, blandt andet bibragte den store og langvarige Strejke i Rotterdam, hvor vi som bekendt har en meget omfattende Trafik, og ganske betydelige Tab. Dernæst lange Ophold paa Kulpladser, samt de enornt høje Kulpriser.

Disse var for en Del ventede, saa vi havde dækket os ind paa Forhaand, med hvad vi kunde, men i det aabne irregulære Marked lader dette sig kun til en vis Grad gøre, og hvad, der maatte købes udover Kontrakterne, var til meget høje Priser.

Yderligere bibragte de dyre Penge os en forøget Renteudgift.

Trods Totalresultatet af Aarets Drift ikke er saa meget afvigende fra i Fjor, mener vi det dog ikke rigtigst at foreslaa noget Udbytte i Aar, idet den omfattende Ruteforretning kræver jo en Del mere Driftskapital end almindelig Tramps.

Tages forøvrigt Udbyttefordelingen over de sidste 20 Aar, andrager denne gennemsnitlig 5 pCt. pro Anno.

Hvad angaar Udsigterne for de af vore Skibe, som anbringes i det aabne Marked — særlig paa Østersøen — da har Aarets første Maaned jo ikke været gode, men Vintersejladse paa Nord- og Østersøen har gennemsnitlig taget i de sidste Aaringer sjældent været paa en tilfredsstillende.

For selve Østersøensæsonen har vi for vore Trælast-Baade sluttet en Del Ladninger til højere Rater, end hvad vi havde i foregaaende Sæson.

Fra en Aktionærs Side henstilledes det at foretage en Sammenslutning af Selskaberne, da Tidspunktet formentlig nu var inde. Konsul Fisker udtalte, at man havde sin Opmærksomhed i høj Grad henvendt derpaa, og vilde benytte den første Lejlighed

hed, som frembød sig, til at fuldføre den. De ved de andre Selskaber ontalte Lovændringer forelagdes, men kunde heller ikke her vedtages. Valgene var Genvalg.

Grosserer Leth udtalte sit Tilfredshed over den stedfundne Ordning med de konkurrerende Selskaber, som han hævdede maatte blive til Glæde for Aktionærerne. Han fremhævede særlig Konsul Fiskers store Arbejde i denne Sag og rettede en Tak til ham, hvortil Aktionærerne sluttede sig.

Regnskabet fremviser et Overskud af Kr. 196,212. Til Reservefondet henlægges Kr. 180,000, hvorefter dette udgør Kr. 707,015. Status balancerer med Kr. 5,803,083. Aktiekapitalen er 3 Mill. Kr. Kassekredit samt diverse Kreditorer Kr. 2,079,855. Samtlige Skibes bogførte Værdi er Kr. 4,912,434 og diverse Debitorer er opført med Kr. 742,555.

Inga.

Selskabet har i samme Udstrækning som det foregaaende Aar været interesseret i Cosmopolitann-Linien.

De øvrige Skibe har været anbragte hovedsagelig paa Østersøen, hvor de opnaaede Rater i de fleste Tilfælde har været ret gode. Resultaterne er imidlertid bleven en Del forringet ved Strejker, lango Ophold etc., saa Bestyrelsen ser sig desværre ikke i Stand til at foreslaa nogen Udbyttefordeling for indeværende Aar.

Gennemsnitsudbyttefordelingen siden Selskabets Start, inklusive 1907, har forovrigt været 5,8 pCt.

Regnskabet fremviser et Overskud af Kr. 122,144. Til Reservefondet henlægges Kr. 100,000, hvorefter dette udgør Kr. 190,805. Status balancerer med Kr. 2,245,203. Aktiekapitalen er Kr. 800,000. Kassekredit samt diverse Kreditorer Kr. 1,232,283. Samtlige Skibes bogførte Værdi er Kr. 1,915,863, og diverse Debitorer er opført med Kr. 271,083.

Før Regnskabet gaves Decharge.

De ved de andre Selskaber fremsatte Lovforslag fremsattes ogsaa her, men Forsamlingen var ikke beslutningsdygtig. Valgene var Genvalg.

Dan.

Selskabets Skibe har været anbragt paa Østersøen, Middelhavet og Sortehavet samt Amerika, hvor de i det hele har haft ret gode Charter, som under almindelige Forhold skulde have givet en net Fortjeneste. Dette er desværre ikke blevet Tilfældet, idet de Baae, vi havde i aabent Marked — i Lighed med andre — har været generet af meget store Driftsforstyrrelser; hertil kommer den store Strejke i Rotterdam, de lange Ophold paa Kulpladserne, der blandt andet for et af Skibene bevirkede Tabet af en meget fordelagtig Rute-rejse fra Østersøen — de meget dyre Kul etc.

Alle disse Forhold i Forening har bevirket, at Resultatet imod Forventning er saadant, at vi anser det for rigtigt ikke at foreslaa nogen Udbyttefordeling, men overføre Saldoen til næste Aar.

Før dette Selskabs Vedkommende har jo en ikke ringe Interesse været knyttet til Cosmopolitan-Linien.

Regnskabet udviser et Overskud af Kr. 123,470, deraf henlægges til Reservefondet Kr. 80,000, hvorefter dette udgør Kr. 101,005. Status balancerer med Kr. 3,676,442. Aktiekapitalen er Kr. 1,225,000. Obligationslaan samt diverse Kreditorer Kr. 2,306,964. Samtlige Skibes bogførte Værdi er Kr. 2,604,043, og diverse Debitorer er opført med Kr. 929,729.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Valgene var Genvalg.

De paa Generalforsamlingen i Dampskibsselskaberne Østersøen, Kjøbenhavn, Union og Inga foreslaede Lovændringer er ved en senere afholdt ekstraordinær Generalforsamling bleven enstemmig vedtaget.

Ugens Havarier.

Heine, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse til Danzig, har i Drogdon d. 15. ds. faaet en Del Maskinskade og har maattet ankre op for at reparere, for Rejsen kunde fortsættes.

Mercur, Dpsk. af Esbjerg, har d. 14. ds. været i Kollision i Hamburg med tysk Fiskedamper »Johanna Heinrich«, hvilken sidste sank. Besætningen blev reddet. Ladningen, der bestod af 60,000 Pd. Fisk, gik tabt.

Belgien, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 14. ds. ankommet til Flensborg efter Grundstødning. Skibet, der har faaet en temmelig betydelig Bundskade, maa reparere i Kiel.

United States, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 16. ds. paa Rejsen fra New York til Kjøbenhavn med c. 600 Passagerer været i Kollision tæt udenfor New York med Dampskibet »Monterey« af New York, paa Rejse fra Hjemstedet til Havana. »Monterey«, der ved Kollisionen fik en betydelig Bøvskaade, blev af 3 Slæbedampere bragt tilbage til New York Havn. »U. S.« fik en Lækage og maatte sættes paa Grund. Passagererne bliver viderebefordrede med en engelsk Damper, da Reparation maa foretages, for Hjemrejsen kan tiltrædes.

D. F. D. S. meddelede Lørdag d. 18. ds. Ritz, Bur.: Damperen »United States« er efter at være tætnet kommet flot Fredag Eftermiddag. Passagererne er i god Behold gaaede om Bord i Dampskibet »Carolin«, som ventes at ville afgaa fra New York Lørdag og ankomme til Liverpool den 25. ds.

Hvad Ladningen angaar, har det senere vist sig, at der er trængt noget Vand ind i de to Lasterum, der støder op til Maskine og Kedler. Selskabets Repræsentanter har foretaget retslige Skridt imod Dampskibet »Monterey«s Rederi.

Hilda, Galease af Mølle, er d. 18. ds. paa Rejse fra Halmstad til Skive med Trælast strandet ved Als Odde. Besætningen er reddet i Land.

Axel, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 18. ds. indkommet hertil med Maskinskade, som maa repareres, for Rejsen kan fortsættes. Skibet er paa Rejse fra Aalborg til Riga med en Ladning Kridt.

Holar, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 17. ds. kommet paa Grund ved Hornafjord paa Island. Saavidt bekendt har Skibet ingen Skade lidt.

Kirstine, Jagt, er kængret ved Hals og Matros Jeppe Kjeldsen fra Amtøst druknede. Skipperen, Madsen, blev reddet om Bord i Dpsk. »Yrsa« af Kjøbenhavn. Jagten er senere indbragt til Ols Odde.

Lyo, Skonnert af Svendborg, kom den 19. ds. paa Grund paa Saltholmen. Svitser assisterer.

Dorthea, Galease af Nørresundby, er paa Rejsen fra Halmstad bestemt til Skive med Trælast strandet ved Store Sjørup og er fuld af Vand. Besætningen er reddet.

Commercial, Dpsk. af Mølle, der var lejet af Det Forenede Dampskibsselskab, har været i Kollision paa Hustadviken med Dpsk. »Wilfred« af Trondhjem og er sunket. Restauratricen og Lødsen paa »Commercial« druknede.

Hermann, Kuf, er paa Rejsen fra Harburg til Randers med Salt grundstødt ved Indseilingen til Randers.

Haabet, Galease af Hasle, er paa Rejse til Mariager grundstødt ved Mariagerfjord.

En Brig er strandet paa Hessel Strand.

Eos, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Ghent til Sødetelje indbragt til Frederikshavn Læk. Skibet er lastet med Cement.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet Svendborg har i Følge »Svendb. Amtst.« solgt Dampskibet »Svendborg« for c. 300,000 Kr. Netto, hvilket er nogle Tusinde Kroner mere end der for 3½ Aar siden betales for Skibet. Naar den for dette Skib foretagne Afskrivning tages i Betragtning, bliver der en bogført Avance paa Salget af c. 50,000 Kroner.

Den 11. ds. sættes en Galease i Vandet fra Ring Andersen's Værft i Svendborg. Skibet, der maaler 21 Tons, fik Navnet »Else« og er bestilt til Mullerup paa Sjælland. Skibsfører Chr. Andersen vil blive Skibets Fører.

Skibsfører A. C. Henriksen, Marstal, har i Følge »Æro Avis« solgt sin Jagt »Naren Kirstine« for en Sum af 2,200 Kr. til Skibsfører A. C. Andersen fra Svendborg. Overtagelsen sker straks.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 21. April.) Adolph Andersen, Schuberth, ank. hertil 20. ds. fra Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, afg. Kristiania 27. Marts til Boston. — Algarve, Borries, afg. Tarragona 20. ds. til Malaga. — Anglo Dane, Wienecke, p. Brunsbüttel 18. ds. for Antwerpen. — A. H. Hansen, Paaase, ank. Licata 20. ds. fra Livorno. — Antwerpen, Madsen, p. Quessant 20. ds. for Tunis. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 16. ds. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Dunston 18. ds. herfra. — Aurora, Fischer, ank. Windau 19. ds. fra Reval. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. London 19. ds. herfra. — Beira, Lange, p. Dartmouth 18. ds. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, oplagt her. — Chr. Brøberg, Gotthardt, ank. Newcastle 18. ds. herfra. — Christian IX, Jacobsen, ank. hertil 20. ds. fra Pillau. — Dagmar, Bøgvad, afg. Sevilla 15. ds. hertil. — Douro, Mortensen, afg. Lissabon 15. ds. hertil. — Ferrara, Sinclair, ank. hertil 21. ds. fra Liverpool. — Florida, Andersen, afg. Buenos Ai-

res 17. ds. til Madeira. — Frederik, Thomsen, p. Hirtshals 21. ds. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 17. ds. herfra. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 15. ds. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 14. ds. fra Kristiania. — Hengest, Munch, afg. herfra 21. ds. til Libau. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 17. ds. fra Middelhavet. — Jolantha, Simonsen, afg. Rouen 17. ds. til Havre. — Karin, Ryberg, ank. Stettin 21. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. Grimsby 20. ds. fra London. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 11. ds. fra Filadelfia. — Kiev, Jørgensen, afg. Bordeaux 19. ds. til La Rochelle. — Kursk, Gommessen, ank. Libau 18. ds. fra Windau. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 16. ds. fra Windau. — Loire, Caignou, ank. hertil 17. ds. fra Dunkerque. — Louise, Kruse, ank. Rotterdam 20. ds. fra Reval. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 18. ds. fra Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Windau 11. ds. herfra. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 20. ds. fra Antwerpen. — Moskov, Meldahl, ank. Riga 18. ds. herfra. — Nicolai II, Kaas, afg. Boston 1. ds. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. Antwerpen 21. ds. fra Pillau. — O. B. Sühr, Friscnette, ank. Antwerpen 14. ds. fra Ghent. — Omsk, Jønsen, ank. Libau 16. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 22. ds. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. herfra 4. ds. til Filadelfia. — Perm, Christensen, ank. Libau 16. ds. fra London. — Pregel, Harder, ank. Antwerpen 14. ds. fra Libau. — Rogaland, Wisco, ank. Liverpool 17. ds. fra Stettin. — Saga, Nielsen, ank. Antwerpen 18. ds. herfra. — Saxo, Larsen, ank. hertil 15. ds. fra Danzig. — Seine, Damp, p. Holtonan 19. ds. til Ghent. — Texas, Lissner, dokker her. — Tibor, Beck, afg. Palermo 20. ds. hertil. — Tyr, Thaning, afg. herfra 21. ds. til Windau. — United States, Wulff, dokker i New York. — Valdemar, Johnson, ank. Libau 17. ds. herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Rnss, Petersen, afg. Barry 15. ds. til Miramichi. — Michael Onthoukoff, Harboe, afg. Colastine 6. ds. til Miehlgaben. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Neapel 19. ds. til Gibraltar. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. St. Vincent 17. ds. til Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Neapel 16. ds. til Cape Tormentine. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Blyth 11. ds. — Pawel Andrejef, Tannelek, afg. Licata 16. ds. til Oran. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Colastine 3. ds. til Danzig. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johau Siem, Nielsen, ank. Aarhus 7. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Neustadt 21. ds. — Helge, Olsen, ank. Riga 19. ds. — Rolf, Olsen, ank. Rotterdam 15. ds. — Niels R. Finson, Jørgensen, afg. Libau 17. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Oran 18. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Blyth 18. ds. — Martha, Christensen, ank. Memel 17. ds. — Elna, Rathje, ank. Tunis 19. ds. — Therese, Pedersen, ank. Svanea 12. ds. — Simone, Møller, afg. Philippeville 13. ds. — Jeanne, Løfler, ank. Tunis 20. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Neufahrwasser 18. ds. — Vera, Riso, ank. Blyth 21. ds.

Vulcan. Paris, Tholander, afg. Windau 19. ds. til West Hartlepool.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 15. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Aarhus 21. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 18. ds. — Brattingsborg, Snenson, afg. Hamburg 19. ds. — Flynderborg, Larson, afg. Libau 21. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Terneuzen 20. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Newcastle 15. ds. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Bono 16. ds. — Krouborg, Jensen, afg. Barry 8. ds. — Rosenborg, Schultz, afg. Rouen 17. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Huelva 17. ds. — Stegolborg, Lund, afg. Kjøbenhavn 20. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Hull 18. ds. — Søborg, Hansen, ank. Rouen 11. ds. — Uranienborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 20. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Kjøbenhavn 20. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Bangkok 4. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Libau 20. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Rotterdam 18. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Windau 19. ds. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Genua 15. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. Riga 18. ds.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. St. Johns 8. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Hamburg 20. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Riga 18. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Riga 16. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Ronen 19. ds. — Skjold, Sørensen, ank. Rotterdam 18. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Swinemünde 19. ds.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Aabenraa 19. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Burntisland 17. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 19. ds. — Helene, Sørensen, ank. Pillau 21. ds. — Agnete, Petersen, afg. Blyth 17. ds. til Svendborg. — Hermia, Dani, ank. Königsberg 15. ds. — Alice, Schult, afg. Kiel 18. ds. til Methil.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Dunkerque 19. ds. — St. St. Blicher, Christeuseu, ank. Bandholm 18. ds.

— G. Koch, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 21. ds. — Hans Tavsens, Klaaborg, ank. Swinemünde 19. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Karlskrona 20. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Antwerpen 16. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Blyth 21. ds.

From. Austria, Bagger, ank. Lübeck 18. ds. — Vera, Thing, ank. South Alloa 16. ds. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aalborg 10. ds. — Allan, Nielsen, afg. Boness 21. ds. til Aarhus.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 9. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. Dunkerque 20. ds. til Leith. — Newton, Andersen, ank. Stettin 15. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Washington, Svendsen, afg. Windau 20. ds. til London.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Marseilles 14. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Palermo 15. ds. — Ove Gjedde, Jans, afg. Blyth 17. ds. til Carlotorte.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, ank. Gjedser 17. ds.

Vesterhavet. Ellen, Basse, ank. Middlesbro 20. ds. — Fylla, Christensen, afg. Grangemonth 17. ds. til Masnedund. — Gorda, Iversen, afg. Burntisland 19. ds. til Tuborg. — Hebe, Gregersen, passeret Helsingør 18. ds. til Nantes. — Cito, Thøgersen, ank. Brako 17. ds. — Napoli, Brinek, afg. Middlesbro 18. ds. til Middelfart. — Bodil, Hansen, ank. Glasgow 20. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Danzig 16. ds. til Belfast. — Nerma, K. M. Nielsen, ank. Methil 17. ds. — Alfa, Larsen, ank. Esbjerg 18. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Rendsburg 16. ds. — Alexy, Lorentzen, pass. Helsingør 21. ds. til Norrkøping. — Dagny, Fischer, ank. Bilbao 20. ds. — Mary, Clausen, ank. Antwerpen 20. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rendsburg 16. ds. — Carl Heeksher, Starck, afg. Riga 18. ds. til Rouen.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 19. ds. til Dunkerque. — Gallia, Nielsen, afg. Aarhus 19. ds. til Dunston.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Stettin 19. ds. til Methil. — Estonia, Winckler, ank. Antwerpen 21. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Schlesvig 22. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Königsberg 16. ds.

Holm & Wonsild. Hugo, Steen, afg. Odense 19. ds. til Tyne. — Kai, Hansen, ank. Neufahrwasser 21. ds. — Augantyr, Holm, afg. Tyne 17. ds. til Palermo. — Farmatyr, Nielsen, afg. Windau 18. ds. til Terneuzen. — Veratyr, Villadson, ank. London 20. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Marscille 15. ds. — Ekliptika, Hemningsen, afg. Danzig 17. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Rufisque 16. ds. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 21. ds. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 18. ds. — Nordland, Møller, ank. hertil 12. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, ank. Antwerpen 20. ds. — England, Andersen, ank. Svendborg 10. ds. — Holland, Poulsen, ank. Methil 18. ds. — Rusland, Madsen, ank. Boston 20. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. Korsør 9. ds. — Lady Furness, Andresen, afg. Methil 16. ds. — Europa, Hansen, ank. Swinemünde 21. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Glasgow 11. ds. — Frankrig, Friis, ank. Blyth 11. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Kiel 9. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, ank. N. Woolwich 11. ds. — Inga, Storm, ank. Middlesbrough 16. ds. — Etna, Pedersen, ank. Esbjerg 12. ds. — Ella, Svendsen, ank. Esbjerg 14. ds.

Rønne. Oline Dahl, auk. Middelfart 13. ds. — Freja, auk. Aarhus 13. ds. — Gudmund, auk. Kalmar 11. ds. — Amalie, auk. Flensborg 12. ds. — John Hintze, Knudsen, auk. Kolberg 11. ds. — Ane Cathrine, Holm, auk. Nykjøbing Falster 12. ds. — Freja, auk. Åhus 13. ds. — Herman Olsen, auk. Figaholm 17. ds.

Svendborg. Magnet, Gommessen, ank. Høganæs 12. ds. — Gefion, Rasmussen, auk. Fowey 12. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. Stettin 13. ds. — Embla, Petersen, ank. Rudkjøbing 12. ds. — Niels, Nielsen, ank. Åhus 12. ds. — Kasper, Jørgensen, ank. Flekkefjord 12. ds. — Rota, Olsen, ank. Halmstad, 13. ds. — Flora, Sørensen, auk. Fowey 12. ds. — Psyke, Nielsen, ank. Newcastle 12. ds. — Noah, Jørgensen, ank. Marseille 14. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. Swinemünde 14. ds. — Freir, Jensen, ank. Ystad 13. ds. — Carl Mørk, Mortensen, auk. Fowey 14. ds. — Slesvig, Hoffmann, ank. Middlesbrough 16. ds. — Fauny, Hansen, ank. London 13. ds. — Najaden, Rasmussen, ank. Reykjavik 16. ds. — Zenitha, Jensen, passeret Hirtshals 17. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. Par 18. ds. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Kolberg 18. ds. — Fulvia, Petersen, ank. Leith 16. ds. — Zampa, Jensen, ank. Svaneke 18. ds. — Primula, Carlsen, auk. Polprieux 14. ds. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Stettin 14. ds. — Leif, Andersen, ank. Halmstad 16. ds. — Concordia,

Henriksen, ank. Flensborg 15. ds. — Ragnhild, Andersen, ank. Steffen 17. ds. — Iver Hvidfeldt, Henriksen, ank. London 18. ds.

Æro. Herkules, Bager, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Bien, Petersen, ank. Pillau 12. ds. — Ami, Christensen, ank. Kjøbenhavn 12. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. Dieppe 12. ds. — Spurve, Petersen, ank. Præsto 12. ds. — Frem, Haagensen, ank. Newcastle 12. ds. — Apollo, Albertsen, ank. Holtenau 12. ds. — Marstal, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13. ds. — Astræa, Svane, ank. Cadix 11. ds. — Thyra, Rasmussen, ank. Bakar 13. ds. — Frederik & Ane, Olsen, afg. Frederiksstad 10. ds. bestemt til Westmaoerne. — Kirstine, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 11. ds. — Lauritz, Folmer, ank. Volgast 12. ds. — Industri, Hansen, ank. Pillau 12. ds. — Argo, Christensen, ank. Frederiksstad 10. ds. — Proven, Schmidt, ank. Rio Grande 11. ds. — Kianna, Christensen, ank. Assens 11. ds. — Hermod, Dreimann, ank. Göteborg 12. ds. — Amalia, Andersen, ank. Halmstad 13. ds. — Nathalia, Eriksen, ank. Passages 13. ds. — H. H. Petersen, Albertsen, ank. Poole 13. ds. — Veritas, Staugaard, ank. Lissabon 11. ds. — Ceres, Bagor, ank. Leith 13. ds. — Ingolf, Nymann, ank. Vestervik 13. ds. — I. A. Kromann, ank. Charlestown Red 14. ds. — Abba, Petersen, ank. Göteborg 14. ds. — Castor, Albertsen, ank. Swinemünde 14. ds. — Nauta, Stærke, ank. Cadiz 14. ds. — Mette, Andersen, ank. Halmstad 15. ds. — Alf, Hansen, ank. Aalborg 15. ds. — Johanne, Østermann, ank. Cadiz 14. ds. — I. Koefoed, Andersen, ank. Leiths Red 15. ds. — Venus, Jensen, ank. Leith 15. ds. — Harris, Thorsteinsson, ank. Leith 15. ds. — Alfa, Madsen, afg. St. Francois (Guadeloupe) 28. Marts til Nantes. — Th. Lohse, Boye, ank. Hamburg 16. ds. — Argo, Clausen, afg. Liverpool 16. ds. til Rio Grande. — Laura, Jensen, ank. Fowey 16. ds. for at laste til Leith. — Arictis, Andersen, ank. Roslock 15. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Karlskrona 16. ds. — Hebe, Clausen, ank. Cadiz 16. ds. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Hamburg 15. ds. til Laguna d. T. — Thor, Kromann, passerede Cuxhafen 15. ds. paa Rejso fra Hamburg til Rio Grande do Sul. — Karen, Boye, ank. Sunderland 16. ds. — Agnes, Christensen, ank. Larkollen (Kristianfjord) 16. ds. — Ægri passerede St. Catherines Point 14. ds. for vestg. — H. C. Grube, Svane, afg. Rio Grande do Sul 16. ds. til Canalen f. O. — Marie, Rasmussen, ank. Scarborough 18. ds. — Pampa, Svendsen, ank. Kristiania 18. ds. — Svane, Mollmann, ank. Boness 18. ds. — Mariana, Andersen, ank. Grangemouth 15. ds. — Ino, Weher, ank. Halmstad 16. ds. — Kathinka, Albertsen, ank. Broeke Oldenburg 17. ds. — Svip, Jensen, ank. Karlshamn 17. ds. — Freya, Petersen, ank. Bandholm 18. ds. — Neptun, Jensen, ank. Nakskov 18. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

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, Kjøbenhavn K.

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 Fyrss Synvidde 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). Retninger er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

837. Vrag i Kattogat. Den 18. April 1908. Dampskibet »Yrsa« rapporterer: Ontrent 10 Sm SØ. for Fyrskibet »Hals«. En Jagt med Bunden opad.

Den 20. April 1908. Vraget af en Skonnert med Bunden opad ligger fast for Rigningen eller Ankeret i 19 m Vand. 56° 18' N. Br. 11° 0' Ø. Lgd. Et Mærkeskib, der viser de sædvanlige Sig-

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Mel og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

aler, er udlagt tæt Ø. for Vraget. Hvis Mærkeskibet maa forlade denne Station, udlægges en Vragvæg med Lanterne N. for Vraget, der snarest muligt vil blive uskadeliggjort.

838. Nat-Skydevelser. Saltholm-Flak. Sundet. Efter Morkets Frembrud vil der 3 Aftenor mellem den 12te og 23de Maj 1908 — hvis Forholdene tillader det, den 13de, 19de og 21de — blive afholdt Skydevelser paa Flakket N. for Saltholm. Skydningen vil foregaa i S.-lig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dybden er under 5, m. og fra Skibe eller Fartøjer, der befinder sig S. for Breddenparallel- len paa 55° 42' N. Br. Saalænge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig det Felt, som ligger mellem Søgelysene og Saltholm N.-Kyst.

839. Sten fundet og afmærket. Lobet til Krik. Limfjorden. I Lobet til Krik er fundet en Sten med en mindste Dybde af 1, m. Den ligger i 4, m Vand tværs ud for Kjørgaard og er afmærket med en grøn Stage med grønt Flag. I Lobet af Sommeren 1908 vil Stenen blive uskadeliggjort for Sejlsadsen. (Kort Nr. 158. Danske Lods. Side 447).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

840. Forestaaende Tænding af Fyr. Høgbonden. Sundsvallsbukten. Sverrig. I Sommeren 1908 tændes paa Høgbonden, mellem Lungö og Skags Fyr, et Fyr, der viser: Grønt Lys med Formørkelser fra e. N. 15½° Ø. til e. N. 22° Ø., hvidt Lys med Formørkelser fra e. N. 22° Ø. til e. N. 27° Ø., hvidt To-Blink fra e. N. 27° Ø. til e. N. 45½° Ø., hvidt Lys med Formørkelser fra e. N. 45½° gennem Ø. til e. S. 37½° V., hvidt Et-Blink fra e. S. 37½° V. til e. S. 53° V., rødt Lys med Formørkelser fra e. S. 53° V. til e. S. 85° V. Lyset med Formørkelser gives med En-Formørkelser hver 15 Sek. Flammens Højde: 75 m. Synsviddens: 22 Sm. Fvraparat af 2den Orden. Graat, 14 m højt Fyrtaarn ved et rødt Behoovseshus. 62° 51' 54" N. Br. 18° 28' 37" Ø. Lgd.

841. Forestaaende Forandring af Belysning. Oxelösund. Den 6te Juli 1908 tændes uden for Oxelösund Havn følgende Fyr:

Betten Fyr paa V.-Enden af Betten Skær. Det viser Lys med To-Formørkelser hver 10 Sek. Lyset er grønt fra e. S. 45° Ø. til e. S. 38° Ø., hvidt Lys fra e. S. 38° Ø. til e. S. 18° Ø., rødt Lys fra e. S. 18° Ø. gennem S. til e. 28° V., grønt Lys fra e. S. 28° V. til e. S. 62° V., hvidt Lys fra e. S. 62° V. til e. S. 68° V., rødt Lys fra e. S. 68° V. gennem V. til e. N. 89° V., grønt Lys fra e. N. 89° V. til e. N. 60° V., hvidt Lys fra e. N. 60° V. til e. N. 46° V., rødt Lys fra e. N. 46° V. til det skjules af Land. Lysevnen: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Ljuseapparat af 4de Orden. 6 m højt Fyrtaarn af Jern og Beton. 58° 38' 49" N. Br. 17° 8' 40" Ø. Lgd.

Ljungs-kär Fyr paa Ljungs-kär SV.-Side. Det viser Lys med To-Formørkelser hver 10 Sek. Lyset er grønt fra Land til e. S. 36° Ø., hvidt fra e. S. 36° Ø. til e. S. 31° Ø., rødt fra e. S. 31° Ø. gennem S. til e. S. 34° V., grønt fra e. S. 34° V. gennem V. til e. N. 46° V., hvidt fra e. N. 46° V. til e. N. 39° V., rødt fra e. N. 39° V. til e. N. 25° V. Lysevnen: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt, 3 Sm for grønt Lys. Ljuseapparat af 6te Orden. 6 m højt Fyrtaarn af Jern og Beton. 58° 39' 14" N. Br. 17° 8' 0" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

De nuværende Oxelösund Ledefyr nedlægges den 6te Juni 1908. (Kort Nr. 205.)

842. Fyrskibet »Falsterbore« ombyttes midlertidig. Den 24. April 1908 ombyttes Fyrskibet »Falsterbore« midlertidig med et Reservefyrskib Nr. 4, mærket »Reserv«.

843. Fyr forandret. Windenburger Eck. Kurisches Haff. Tyskland. Den 20de April 1908 forandres Windenburger Eck hvide, faste Fyr til et rødt og hvidt vekslende Fyr. 55° 20' 33" N. Br. 21° 11' 44" Ø. Lgd.

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

844. Mindre Dybde. Moldøen Ø. Ulvesund. Stadt. Norge. Den mindste Dybde i Lobet Ø. om Moldøen er 4, m ved Springtids Lavvande.

845. Vrag afmærket. Hamburg. Elben. Tyskland. Fiskerdampere »Johann Hinrich« er sunket i Elben uden for Kuhwärder Hafen. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

846. Forandring af Fyr. Krautsand. Elben. Den 1. Maj 1908 slukkes det røde og hvide Lysfyrr paa Krautsand Fyrbaake, og det hvide Pælyfyr paa Krautsand Kvst. som blev slukket den 15de Februar 1908, tændes. 53° 45' 18" N. Br. 9° 23' 35" Ø. Lgd. Holdt overet med Krautsand ovre Fyr angiver det Midten af Farvandet mellem Brokdorf og Pagensand Ledefyrliinier. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 235. Kjøbenhavn 1908).

847. Tønde flyttet. Brake. Weser. Den røde Stumpønde K. neden for Brake er paa Grund af Uddybningsarbejder flyttet til 53° 21' 2" N. Br. 8° 30' 13" Ø. Lgd.

848. Undervands Signal i Uorden. Fyrskibet »Borkum Riff«. Fra Fyrskibet »Borkum Riff« gives i den nærmeste Tid ikke Undervands Signal.

848. Undervands Taagesignal i Orden. Fyrskibet »Amrumbank«. Undervands-Taagesignalet paa Fyrskibet »Amrumbank« er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 616. Kjøbenhavn 1908).

850. Vrag afmærket. Brømerhaven Red. Weser. En Skoner er sunket i 10 m Vand, lige over for Indløbet til Neue Hafen. 1½ Kbl. NNV. fra Spiritonde E. 53° 32' 36" N. Br. 8° 33' 57" Ø. Lgd. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt Ø. for Vraget. Man skal gaa mindst 30 m Ø. om Vragfyrskibet, og Dampere skal passere det langsomt.

851. Dybde. IJmuiden. Holland. I IJmuiden Havnemunding og i Kanalen til den store Sluse er Dybden 9, m ved daglig Lavvande.

852. Vrag borttaget. Enkhuizerzand. Zuisersee. Vraget af Tjalk »Vertrouwen«, S. for Enkhuizerzand, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 621. Kjøbenhavn 1908).

853. Tønde flyttet. Noordoostgat. Zeevat van Terschelling. I Noordoostgat er Stumplonde Nr. 3 flyttet til 53° 23' 40" N. Br. 5° 8' 46" Ø. Lgd.

854. Sommerafmærkning. Friesche Zeevat. I Friesche Zeevat er Sommerafmærkningen foretaget, og Farvandene over Groeninge-, Witkhuizer- og Frieschewadden til Ameland Dæmning afmærket.

855. Tønde flyttet. Boomkensdiop. Dybde. Schuitengat. Zeevat van Terschelling. Stumplonde Nr. 6 med Kryds (Spathoek) er flyttet til 53° 20' 46" N. Br. 5° 7' 38" Ø. Lgd. Paa Barren i Schuitengat er den mindste Dybde mellem Tønderne 5, m.

856. Fyr tændt. Austruweel. Schelde. Belgien. I Austruweel Bugt, paa Krudttaarnet ved Vosseschijn Sluse, er tændt et fast Fyr, der viser grønt Lys i Farvandet og over Austruweel Red til N. 89° V., hvidt Lys N. derfor. Det er forbudt at ankre i den grønne Vinkel. 51° 14' 24" N. Br. 4° 23' 52" Ø. Lgd.

857. Uddybning. Harwich Harbour. England. I Harwich Harbour foretages Uddybning med to Uddybningsmaskiner og et Fartøj. Maskinerne viser et rødt Flag eller tre hvide Lanterner i Trekant, Fartøjet et rødt Flag eller tre hvide Lanterner lodret for hinanden. Pladsen, hvor Fartøjet arbejder, er afmærket med fire røde Tønder. Maskinerne skal passeres langsomt, og man skal gaa mindst ¼ Kbl. uden om den afmærkede Plads. 51° 56' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

858. Forestaaende Forandring af Fyr. Oprettelse af Taagesignal. Fyrskibene »East Goodwin« og »Gull«. England Ø.-Kyst. Den 5de Oktober 1908 forandres det grønne Blinkfyr paa Fyrskibet »East Goodwin« til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, Blink 1 Sek., Morke 9 Sek. Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 Minut giver Fire-Stød, Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 4 Sek. 51° 13' N. Br. 1° 36' Ø. Lgd.

Det hvide Blinkfyr paa Fyrskibet »Gull« forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Fire-Blink, hvert Blink af e. 1 Sek. Variighed. 51° 16' N. Br. 1° 28' Ø. Lgd. (Kort. Nr. 119, 131 og 180.)

859. Uddybning. Sheerness Barre. Medway. I Sommeren 1908 foretages Uddybning paa Sheerness Barre mellem Cant Tonde og Cant Edge Tonde. S. for Linien mellem Tønderne rejses i 4, m Vand fire Pæle med Vandstandsmaalere, og Tønder til Brug ved Uddybning udlægges. Man skal passere Uddybningsmaskinen langsomt og holde vel klar af Tønder og Pæle. Cant Edge Tonde: 51° 27' N. Br. 0° 47' Ø. Lgd.

860. Uddybning. Sea Reach. Thomsen. I Sea Reach foretages Uddybning. Uddybningsmaskinen skal passeres langsomt og med den største Forsigtighed.

861. Fortøjtønder inddraget. Folly Point. Medway. De sorte Fortøjtønder Nr. 15 og 16 nd for Folly Point, Pinn Reach, i River Medway, er inddraget. 51° 24' N. Br. 0° 35' Ø. Lgd.

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

862. Forandring i Afmærkning. Somme. Frankrig. I Somme Munding har Løbene forandret sig. Passe Ouest er nu afmærket med en sort, spids Tonde Nr. A 1 med Cylinder, som Andvningstønde og med fire Spidstønder A 2, A 3, A 4 og A 6.

I Passe N Ø. som nu er Hovedløbet, er Tonde Nr. A 1 ombyttet med en sort, spids Tonde Nr. 1 med Cylinder, som Andvningstønde. De andre Tønder i Løbet har nu kun Numre uden at være mærket med Bogstavet A.

863. Fyrskibet »Kish Bank« midlertidig ombyttet. Dublin Bay. Irland. Fyrskibet »Kish Bank« er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der viser et hvidt Blinkfyr fra Stormasten og har en sort Ballon paa Papagojemasten. 53° 19' N. Br. 5° 55' V. Lgd.

864. Forandring i Belysning. Poole Harbour. England S.-Kyst. North Haven Fyr, paa Sandet uden for Molen, staar e. 35 m NV. for den i Kortet angivne Plads. Flammens Højde 18 m. Lyset er rødt fra N. 89° V. til N. 23° V., i øvrigt hvidt. 50° 41' 10" N. Br. 1° 57' 5" Ø. Lgd.

Fyrene henholdsvis ½ Kbl NØ. og 4 Kbl Ø. for North Haven Fyr er borttaget.

865. Baake opført. Ruadh Sgeir. Sound of Iona. Skotland. En Stenbaake med Kors er opført paa den Ø.-ligste Klippe paa Ruadh Sgeir. 56° 15' N. Br. 6° 21' V. Lgd.

866. Fyr forandret. St. Peter Port. Guernsey. Channel Islands. I St. Peter Port er White Rock Pier Hovedfyr forstærket. Lyset er grønt fra S. 6° Ø. gennem Ø. til N. 84° Ø., hvidt fra N. 84° Ø. gennem N. til N. 6° V. Bifyret paa Pierens Yderende viser nu hvidt, fast Lys. I øvrigt er Fyrene uforandret. 49° 27' N. Br. 2° 31' V. Lgd.

867. Tønde udlagt midlertidig. St. Helier. Jersey Channel Islands. En Spiritonde er midlertidig udlagt ved Platte Rock i St. Helier Harbour 140 m S. for Hermitage Bolgebrøder, i Stedet for den bortskyllede Baake. 49° 10' N. Br. 2° 7' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 701. Kjøbenhavn 1908).

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

868. Grund fundet. Verrès. Rivièrè d'Aven. Frankrig. En 2, m Klippe ligger i Løbet inden om Verrès i Beg af Veehen Fyrs hvide Vinkel. 4½ Kbl N. 50° Ø. fra Verrès Taarn. 47° 46' 56" N. Br. 3° 42' 17" V. Lgd.

869. Havnearbejder endt. Port Maria. Quiberon. Arbejderne paa den landløse SV.-Mole ved Port Maria er endt.

870. Fyr forandret. Cape Corobedo. Soanien V.-Kyst. Cape Corobedo faste Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, Blink 4 Sek., Morke 6 Sek. 42° 34' N. Br. 9° 4' V. Lgd.

871. Fiskeredskaber. Portugal S.-Kyst. I Lagos Bay ligger Fiskeredskaberne indtil 3½ Sm. fra Kysten. Pynt Piedade: 37° 4' N. Br. 8° 40' V. Lgd.

Mellem Lagos Bay og Guadiana Munding ligger Fiskeredskaberne indtil 4 Sm fra Kysten. Guadiana Munding: 37° 10' N. Br. 7° 23' V. Lgd.

872. Tønder forandret. Gig Rock og Jenks Ledge. St. George River. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Gig Rock vandret sribet Spiritonde er ombyttet med en vandret sribet Klokketønde. 43° 53' 50" N. Br. 69° 17' 40" V. Lgd. Jenks Ledge røde Spiritonde Nr. 2 er ombyttet med en vandret sribet Spiritonde. 43° 55' 26" N. Br. 69° 19' 20" V. Lgd.

873. Tønde udlagt. Wood Island. Portsmouth Harbour. New Hampshire. En rød Spidstønde Nr. 2 er udlagt ved Grunden 1 Kbl S. 77½° V. fra Wood Island S.-Ende, i Indløbet til Portsmouth Harbor.

874. Fyr flyttet. Harbor of Refuge. Delaware Bay. Det midlertidige, røde, faste Fyr paa Harbor of Refuge Bolgebrøders S.-Ende er flyttet til 22 m S. 15° Ø. fra det permanente Fyrtaarn. Flammens Højde: 7 m. hvidt, firkantet Trætønder. Fyret skinles af det ny Fyrtaarn fra N. 5° V. til N. 34½° V. 38° 48' 51" N. Br. 75° 5' 33' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 38. Kjøbenhavn 1908).

875. Fyr forstærket. Fyrskibet »Fenwick Island Shoal«. Delaware. Fyrene paa Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« Nr. 52 er forstærket. 38° 26' 47" N. Br. 74° 50' 44" V. Lgd.

876. Tønde ombyttet med Baake. Florida Reefs. Florida. Florida Reefs North End Tønde W er ombyttet med en hvid, firkantet, 15 m høi Baake, mærket W, der staar paa Tøndens Plads. 25° 45' 0" N. Br. 80° 5' 45" V. Lgd.

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

877. Ankring forbudt. Pensacola Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Indløbet til Pensacola Bay er Telegrafkabler udlagt, hvorfor det er forbudt at ankre paa Strækningen, som begrænses mod Ø. af en Linie fra et Punkt ¼ Sm Ø. for Engineers Værft ved Fort Pickens og derfra i N. til Kysten ligeoverfor, mod N. og V. fra et Punkt ¼ Sm V. for Fort Barrancas røde Ledefyr til et Punkt ¼ Sm V. for Fort Mc Ree røde Ledefyr, og mod S. af en Linie fra Fort Mc Ree S.-Jetty til Santa Rosa Island V.-Pynt.

878. Forestaaende Tænding af Fyr. Honduras Bay. Guatemala. Regeringen i Guatemala har tilladt Tænding af Fyr paa Cane Three Points, Ox Tongue Shoal V.-Ende, Joseph John Shoal, Villedo Shoal og ved Puerto Barrios.

879. Grund fundet. Cane Rojo SØ. Porto Rico S.-Kyst. Om trent 5½ Sm SØ. for Cane Rojo er fundet en Korallerund med 18 m Vand. Da den ligger paa det stejle Affald af Grunden, som strækker sig ud fra Kysten, kan der være mindre Vand paa den. 17° 52' 0" N. Br. 67° 7' 40" V. Lgd.

880. Fyrs Lysvinkel. St. George Harbour. Grenada. Smaa Antiller. St. George Harbour røde, faste Fyr lyser fra S. 58° V. gennem V. til N. 26° V., men et sævel Lys kan ses uden for denne Vinkel. 12° 3' N. Br. 61° 45' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

881. Lystønde udlagt. Paranagua Bay. Parana. Brasilien. Den sorte Spidstønde ved Balcia Rock er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., den ligger 3½ Kbl N. 71° Ø. fra Fyret paa Fortet; som ligger paa 25° 31' S. Br. 48° 19' V. Lgd.

882. Tønder udlagt. Bahia Handelshavn. Bahia. Ved Grunden ud for Fort San Antonio er udlagt to røde Spidstønder henholdsvis ved Grundens Ø-Ende og V-Ende. De ligger 7 Kbl N. 35° Ø. og 6 Kbl N. 6° Ø. fra Fort San do Mar, som ligger paa 12° 58', S. Br. 38° 31', V. Lgd. Fortøjtønderne N. for denne Grund er inddraget.

883. Grund rapporteret. Abrolhos Rocks Ø. Følgende Grund og Lodskud er rapporteret for Abrolhos Rocks: 17° 48', S. Br. 37° 36', V. Lgd., 10 m. 17° 38' S. Br. 37° 29' V. Lgd., 22 m. 17° 52' S. Br. 37° 38' V. Lgd., 46 m.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

884. Fyrs Karakter. Capo Rizzuto. Italien. Capo Rizzuto Fyr er et Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser Et-Blink af 4 Sek. Varighed. Synsviddens: 17 Sm fra N. 45° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 45° V. Et rødt, fast Bifyr lyser fra N. 45° Ø. til Ø. over Grunden Madonna Greca og fra S. 84° V. gennem V. til N. 45° V. over Grunden Castella. Synsviddens: 12 Sm. Fra Ø. gennem S. til S. 84° V. viser Fyret desuden i indtil 9 Sm Afstand hvidt, fast Lys mellem Blinkene og fra Ø. til S. 87° Ø. samt fra S. 81° V. til S. 84° V. er dette Lys rødt.

885. Fyr forandret. Araklo Point. Gulf of Arta. Grækenland. Araklo Point røde, faste Fyr er forandret til et Fyr med Formørkelser. Lys er rødt fra S. 46° V. gennem V. til N. 43° V., i øvrigt hvidt. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 10 Sm for det hvide, 6 Sm for det røde Lys. Linseapparat af 5te Orden. Cylindrisk Taarn med Beboelseshyning. 39° 1', N. Br. 21° 4', Ø. Lgd.

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

886. Fyr forandret. Cap Miné. Diego Suarez. Madagascars Ø.-Kyst. Cap Miné hvide Blinkfyr, der hver 10 Sek. viste Et-Blink, er ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink. 12° 13' 55" S. Br. 49° 22' 40" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

887. Tønder inddraget. Cap Saint Jacques. Fransk Indo Chine. Tønderne ved Banc de Britto og Banc Hollandais er inddraget.

888. Afmærkning af Fyr. Tung Ting Lake. Yang Tse Kiang. China. Lobene ovenfor Chenglin, der føre til Siang River og Yuen River, er afmærket saaledes:

Siang River. 1 Lobet mellem Pien Shan og Chin Chi Wan ligger paa Ø.-Siden 9 sorte Spirtønder, den N.-ligste paa Baake Nr. 1's Plads, og paa V.-Siden 5 røde Spirtønder, den N.-ligste paa Baake Nr. 2's Plads. Baakerne Nr. 1—13 findes ikke, men Tønderne ligger omtrent paa Baakernes tidligere Pladser. Chenglin: 29° 26', N. Br. 113° 11' Ø. Lgd.

Yuen River. 1 Lobet mellem Pien Shan og Tanga Island ligger paa S.- og Ø.-Siden 4 sorte Spirtønder og paa V.-Siden 1 rød Spirtønde ud for 1 Tsui Island.

Følgende Fyr er tændt: Shin Wa Kao røde, faste Fyr. Jernpæl. 28° 54', N. Br. 112° 30' Ø. Lgd.

Po Shu Tan hvide, faste Fyr. Jernpæl. 28° 57' N. Br. 112° 25' Ø. Lgd.

889. Baake opført. Ku Tsy Yang. Kiautschou Bucht. Paa Klippen Ku Tsy Yang, 2, Sm. SØ. for Kap Jaeschke, er opført en 8 m høj, sort og hvid vandret stribet Baake med sort Cylinder. 35° 59' 28" N. Br. 120° 19' 24" Ø. Lgd.

890. Ensartet Tid. Korea. Fra den 1ste April 1908 er Standard Tid for hele Kongeriget Korea Tiden paa 127° 30' Ø. Lgd., hvilket er 8½ Time forud for Greenwich Tid.

891. Flydende Sominer. Vladivostok. Peter the Great Bay. Sibirien. Det Japanske Hav er endnu ikke fri for flydende Sominer, som er farlige for Skibsfarten. Man bør nærme sig Øen Askold saa tidligt, at man kan naa derfra til Vladivostok, før det bliver mørkt. Fra et Sted c. 10 Sm S. for Fyret paa Øen Askold bør man staa N. paa hen imod Kap Elagina, og for man er 3 Sm fra dette forandrede Kurs, saa at man passerer Askold Point i 1 Sm Afstand. Efter at være rundet om denne Pynt bør man styre N., 2 Sm og derfra staa imellem Øen Skrippeff og Kap Basargina. Der maa holdes godt Udkig, og man bør gaa godt ude om enhver flydende Genstand og om Vinteren undgaa Isflager, da Sominer kan være frosset inde i dem. Det tilraades at tage Lods fra Øen Askold.

892. Tønde forandret. Araidashino Se. Omura Wan. Kyushu V.-Kyst. Japan. Tønden ved Araidashino er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spidstønde med rød Ballon. 33° 5' 43" N. Br. 129° 39' 29" Ø. Lgd.

893. Dybde forandret. Wakamatsu Ko. Kyushu N.-Kyst. Der er nu 6 m Vand i Indløbet til Wakamatsu Ko.

894. Vrag borttaget. Moji Ko. Shimonosaki Strait. Naikai. Vraget af Damperen »Ryusei Maru», SV. for Moji Ko, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 445. Kjøbenhavn 1908).

895. Grunde fundet. Yawatahama Ko. Bungo Channel Ø.-Side. 1 Adgangen til Yawatahama Ko er fundet:

En 2 m Klippe, Iwamihirahaya, i 7 à 13 m Vand, 10% Kbl. S. 32° V. fra Suzume Baye, og i S. 85° V. fra Meko Saki S.-Ende. 33° 26' 53" N. Br. 132° 16' 50" Ø. Lgd.

En 9 m Klippe, Okinokunugi Ze, 11% Kbl. N. 62° V. fra Awako Shimä og i S. 49° V. fra Tategami. 33° 24' 29" N. Br. 132° 18' 55" Ø. Lgd. Paa den i Kortet angivne Okinokunugi Ze er Dybden 32 m og ikko 7 m.

En 9 m Klippe, Kazenose, der ved et Rev staa i Forbindelse med Ko Jima, 10% Kbl. N. 36° V. fra Biri Shima V.-Ende og i S. 86° Ø. fra Sano Shima N.-Ende. 33° 22' 40" N. Br. 132° 21' 51" Ø. Lgd.

En 1 m Klippe, Maru Se, i 15 à 31 m Vand, fra Ji O Shima SØ. Pynt i N. 66° V., og fra Sanno Shima S.-Ende i S. 45° V. 33° 22' 27" N. Br. 132° 20' 10" Ø. Lgd.

En 7 m Klippe, Yuringeno Se eller Shichitomaki, i 20 à 45 m Vand, 1% Kbl. S. 71° V. fra den 5 m høje Sanzo Haye, og i S. 10° Ø. fra Ji O Shima V.-Ende. 33° 18' 41" N. Br. 132° 21' 9" Ø. Lgd.

896. Ankring forbudt. Kobe Ko. Naikai. I Kobe Ko er Sejlad og Ankring forbudt paa en Plads, som er afmærket, V. for Pieren, med tre store Tønder og fire Bambusstænger. Om Nat-ten vises røde Lanterne fra Tønderne.

897. Grund fundet. Irako Saki SV. Atsumi Halv. Honshu S.-Kyst. Et 7 m Rev ligger 7 Kbl. SV. for Irako Saki. 34° 31' 12" N. Br. 137° 0' 31" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. Tyskland:
N 19 Ostsee, Deutsche Küste, Swino und Kaiserfahrt. 1:25,000. 2,50 M.

Frankrig:
N 5304 Hes de Gléan. Partie Sud.
R 4882 Abords de Saint-Nazaire.

Japan:
R 292 Kushunkotan Road (Korsakovsk Road).
R 42 Kunashiri Jima and Approaches.
R 343 Choppeki Point to Entrance of Amynyoko Kan (Yalu Kiang).
N 315 Nr. 1. Plans on the North Part of Korea East Coast. 0,25 yen.

N 319 Nr. 2. Plans on the North Part of Korea East Coast. 0,25 yen.
Kort Nr. 250 Northern Part of Kyushu har nu Nr. 179.
Kort Nr. 179 Western Portion of the Japan Sea har nu Nr. 162.

Nord-Amerikanske Fristater:
N 2485 West Indies. South Coast of Cuba: Siboney. 1,500 yards = 7,5 in. Dol. 0,10.

N 2486 South America. Chile, Tierra del Fuego, Tekenika Bay: Allen Gardiner Bay and Adjacent Anchorages. M = 2,89. Dol. 0,20.

† 2252 West Indies. Island of Haiti, north Coast of Santo Domingo: Monte Christi Bay and Approaches.

† 1249 Chile, Mejillones del Sur Bay: Angamos Point and San Luciano Anchorages.

England:
R 1698 England, S., Dover Bay. Planer over Tidevands Strømme tilføjet. 3 sh.

N 1836 Scotland W. Isl. of Mull, Tobermory Harbour. 2 sh.

N 3670 Mediterranean Sea, Malta Channel. 3 sh.

R 643 Africa, S. E., Port Natal. 3 sh.

R 1742 China, Chu Kiang or Canton River, Sheet IV, from the second bar Pagoda to Whampoa and Chang Shan Island. 3 sh.

N 3646 China S., Canton River, Whampoa to Canton, Sheet I. 3 sh.

N 3647 China S., Canton River, Whampoa to Canton, Sheet II. 3 sh.

R 3002 China, S. E., Bias Bay. Plan of Samun Road overført fra det gamle Kort over Mirs Bay. 2 sh.

INDHOLD:

Højesteretsdom. — Kjøbenhavn, d. 23. April 1908. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Det sjette nordiske Søfartsmøde. — Bugseringsforhold i Thyboron-Kanal. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

A BONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS-PRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
 10% 20% 30% 40%

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

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 Renter og Utoej og til Ildslukning
 „Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
 „Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**



Telefon 297 og 1297.
 Telegramadresse: Cselfert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

LANDMANDSBANKEN

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

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. April 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	80—80 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	80	80 ¹ / ₄
Danmark	—	—	—
Norden	73 ¹ / ₂	73 ¹ / ₄	73 ³ / ₄
Kjøbenhavn	—	48	50
Carl	—	—	—
Dannebrog	—	72	73
Skjold	—	46	50
Urania	—	25	35
Union	—	48 ¹ / ₂	53
Dampsk. af 1896	—	—	—
Hejmdal	—	—	—
Østasiatiske	—	116	116 ¹ / ₄
Østersøen	—	45	90
Nordsøen	—	10	14
Gorm	—	—	—
Torm	—	46	68
Inga	—	44 ¹ / ₂	52
Cimbria	—	—	—
Vesterhavot	—	—	—
Helsingørsk-Dampskibs Selskab .	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46— ¹ / ₂ —47	46 ³ / ₄	47
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	97 ¹ / ₂	100
5 % Østasiask. Komp.	—	99	100
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	94 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	87	89
4 % — — — — — 2. Serie.	—	91 ³ / ₄	92
4 % — — — — — 1. —	—	94 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	86 ³ / ₄	88 ¹ / ₂
4 % — — — — — 7. —	—	91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	91	93
4 % Østift. Kreditf.	—	92 ¹ / ₄	92 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank	—	150	150 ¹ / ₄
Privatbank	99	99	99 ¹ / ₄
Landmandsbank	121 ¹ / ₂	121 ¹ / ₂	121 ³ / ₄
Handelsbank	125 ³ / ₄ — ¹ / ₂	125 ³ / ₄	125 ³ / ₄
Grundejerbank	28 ¹ / ₄	28	28 ¹ / ₂
Burm. & Wain	70—69 ³ / ₄	69 ³ / ₄	69 ³ / ₄
Helsingørsk Jærnsk.	—	100	102
Sukkerfabr.	217— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	217 ¹ / ₄	217 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	142 ³ / ₄ — ¹ / ₂	142 ¹ / ₄	142 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 21. April 1908.

	uvista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.24	18.21
Paris	72.70	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Bers d. 21. April 1908.

Russiske Noter	214.00
4 % Russiske Consols	81.90
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	73.50
5 % Mexikanske 1899	—
5 % Rumænske Stats	100.75
4 % — — — — — 1890	92.30

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

„Foren. Dampsk.“ 48,000, „Norden“ 4,000, „Kbhvn.“ 4,000, „Dannebrog“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 130,000, „Østas. Komp.“ 38,000, „Nordsøen“ 6,000.

Møller & Rée

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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 tilvebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. 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 imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 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.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Kølhalingssplads.</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, & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibaafgift 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 & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Kølhalingssplads Ophalingsbedding til 100 & 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 Paafyllning.</p>		<p>Kølhalingssplads, 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 uforudsæn. 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: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

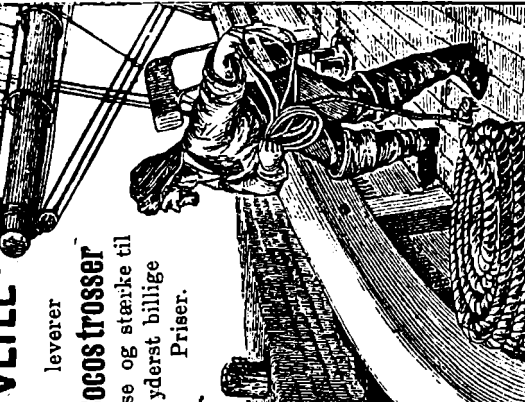
	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 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 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 besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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 Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 29¼ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra 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. 50 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 Dybgaende, 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 de Arbejdsformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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, Kølhalingsplads, 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 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældnen 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, Maskin, værksted med tidsvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c.6Fod overVandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforneiden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tende	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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 hjemmeherende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugeerdamper uforneiden. 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 Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
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. Ud. 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 Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforryning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Havneus Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre fornaar at holde Havnen tilgængelig.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 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.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 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 Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100, Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

G.FUNDER
VEILE

leverer
COCOS TROSSER
lyse og stærke til
yderst billige
Priser.



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

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: "Hansencor"

Cronstadt
Tigr.: "Hansen"

Kotka Hamnarbetare andelsfö rening

har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

Överretsassagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Anker og Kæder haves til Salg.

Captain Axel Björklöf

Stevedore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmslid“.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i
Skibsproviant.

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.

Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri
Vejle

anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankrø, Kæder etc.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
 SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FØR LANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
 TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træfkes Kl. 10-12 og 7-9; for Bømer Kl. 6-7.

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.

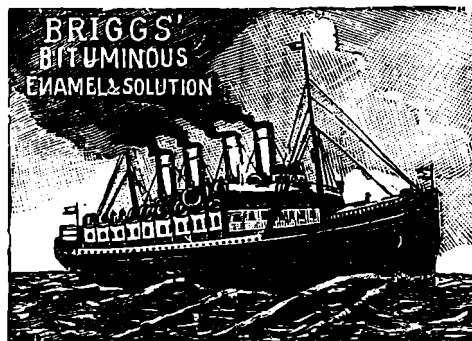
Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

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



Emallien
 paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærbheden af Kedlerne etc.
Solutionen
 paalægges kold ligesom Farve.
 Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

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

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

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

Prøv engang ufortødet 18 Kr. 1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Naturlig Fløde! Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejthed og Væsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. April 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Løsehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.


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

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:
Central 6890
Bydepot 6252

**Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød**

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Adr.: St. Aonæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

**Otto Monsteds
Margarine**

Spelelt præpareret for Skibsbrug

**Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: "CHANNEL, Cardiff", — "CHANNEL, Barry", — "CHANNEL, Newport", — "CHANNEL, Sharpness".

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

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

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

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

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faaes hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gæstværkshaven.

Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.

Telf. 29,779 y.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brugtøilberedning

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandetårde 3.

Skibsfører Sigurdsens

Patent
**Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas” til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faaes hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 22, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
OR

Sigurdsen, Nordby, Fanø.



„IDEAL” MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af kondenseret melk.
NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaaret”.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

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.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal

Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11

Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Nielsen

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

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



PALLE SØRENSEN S.T.F.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pièces, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Natlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 30. April 1908.

Det nærværende Nummer af Dansk Søfartstidende danner Afslutningen paa en betydningsfuld Periode i Bladets Liv og Virke. Efter d. 1. Maj vil nemlig Dansk Søfartstidende, som nu i næsten femten Aar har eksisteret som det egentlige Organ for den danske Skibsfarts Interesser, efter Bestyrelsens Beslutning udkomme to Gange ugentlig.

Da Dansk Søfartstidende for fem Aar siden overgik til et Aktieselskab, væsentlig bestaaende af kendte Mænd fra hele vor Søfartsverden, Redere og Mæglere, Assurandører og Navigatorer, samlede man i Forstaaelsen af, at det gjaldt at give Bladet saa bred en Basis som vel muligt, for derigennem at skaffe det de bedste Betingelser for at kunne udvikle sig stadig videre som Organ netop for hele Skibsfartens Interesser. Den samme Idé, som ligger til Grund for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, fandt man i videst mulig Udstrækning at burde bringe i Anvendelse med Hensyn til Dansk Søfartstidende, og skønt der ikke deri ligger nogen virkelig Aarsagsforbindelse, saa er det dog i saa Henseende betegnende, at Formanden i Fællesrepræsentationen to Gange har været identisk med Formanden i vort Selskabs Bestyrelse.

Om Betydningen af vort Arbejde tilkommer det vel ikke os selv at dømme, men det maa vi dog maaske nævne, at vi gentagne Gange har erfaret, at Arbejdet ikke har været gjort forgæves.

Den rent økonomiske Side af Spørgsmaalet har stedse staaet i anden Række, hvad man i Selskabets Love tydeligt understregede ved at fastsætte en lav Maksimumsgrænse for Aktionærernes Andel i det eventuelle Overskud, som Virksomheden maatte bringe. Men heller ikke i denne Henseende har Dansk Søfartstidende skuffet den Tillid, som man har vist det. Bladet har kunnet svare enhver sit, givet de Mænd, der uden Betænkning gjorde Bladets Sag til deres, en rimelig Rente af de Midler, som blev det betroet, og nu foreligger altsaa et nyt Resultat af Dansk Søfartstidendes Virksomhed for hele den Kreds, der i Aarenes Løb har sluttet sig stedse fastere om Bladet, i den Kendsgerning, at det fremtidig vil blive udsendt det dobbelte Antal Gange — uden forøget Udgift for vore Abonnenter.

Fra Begyndelsen af næste Uge vil Dansk Søfartstidende udgaa hver Tirsdag og Fredag, medens det hidtidige Torsdagsnummer vil ophøre. Naturligvis vil dette ikke være ensbetydende med, at Bladet bliver dobbelt saa stort; de enkelte Numre vil blive mindre, men alt i alt vil den ny Ordning dog medføre en Forøgelse af det aarlige Sidetal med c. 150 Sider.

Samtidig vil der i enkelte Retninger ske Forandringer vedrørende Bladets Tekst og øvrige Forhold, til hvilke vi senere nærmere skal komme tilbage.

Aarsberetningen for 1907 fra det danske Konsulat i Hull kommer under Omtalen af Skibsfartsforholdene ret naturligt ind paa de lange Ophold i Humberhavnen, som Skibene har været Genstand for, og de deraf følgende Retssager, der jo desværre hidtil har givet et for Rederne uheldigt Resultat.

Efter nærmere at have gjort Rede for Divergens-

punkterne, der nu ved »Mouranger«-Sagen er indanket for »House of Lords«, fortsætter Konsulen:

»Hvad der vil være af Interesse for de danske Skibsredere er naturligvis, hvorvidt det er rimeligt, at disse Forsinkelser vil blive gentaget i den kommende Sæson. Jeg har gjort Forespørgsler her desangaaende, og efter hvad jeg har hørt, synes det ikke sandsynligt, da man paa den ene Side ikke venter, at Trafiken vil blive saa stor som i Fjor, og paa den anden Side Jernbane- og Dokkompagnierne nu er bedre forberedt paa at kunne udføre det nødvendige Arbejde.«

Paa begge Sider af Humberen arbejder man meget ivrig paa at bygge ny Dokker, idet North Eastern Railway Company og Hull & Barnsley Railway Company bygger en Dok i Fællesskab Øst for de nu eksisterende Dokker, og paa Grimsby-Siden bygger Great Central Railway Company deres Inningham-Dok.

North Eastern Railway Company har anlagt en Kaj ved Floden, som toges i Brug sidste Sommer, og som ventes at blive fuldstændig færdig i den kommende Sæson. Denne Kaj, som er bygget paa Træpæle i Floden udenfor Albert-Dok, vil give de kontinentale Passagerdampere og Fragtdampere bedre Bekvemmelighed end hidtil, ved at give dem Plads til at lande og losse uden at gaa i Dok selv ved laveste Vandstand.

⚓ Dampskibsforbindelse Gøteborg—New York. Fra Stockholm skrives d. 25. April til Ritz. Bur.: Skaberne af de svensk-sydafrikanske og -australske Dampskibslinier, Skibsreder W. Lundgren, Gøteborg, har i de sidste Aar ladet anstille omfattende Undersøgelser om Rentabiliteten af og Fordelene for Sverig ved en eventuel svensk Amerikalinie. Undersøgelserne er nu afsluttet, og Lundgren har indsendt en udførlig Plan til et saadant Foretagende til Regeringen. Efter Forslaget skal der til at begynde med anskaffes fire Dampere paa 10 à 12,000 Tons og med en Hastighed af 18 Knob. Dampene vil saaledes kunne tilbagelægge Vejen mellem Gøteborg og New York paa 9 Dage. Dampene skal kunne tage første og tredje Klasses Passagerer; tredje Klasse skal i Komfort overgaa de eksisterende Linier. Skibene skal bygges saaledes, at de i Krigstilfælde kan gøre Tjeneste for den svenske Stat som Hjælpeskrydsere.

Som et Alternativ foreslaas, at den ene Halvdel af Dampene skal ejes af et amerikansk, den anden Halvdel af et svensk Rederi, og der er indledet Underhandlinger med Morgansyndikatet herom.

Vi har modtaget følgende:

Skibsføreres og Styrmands Aktietegning. Der bliver fra flere Sider hævdet, at det er mest formaalslignende, at Skibsføreren er økonomisk interesseret i Skibets Ledelse ved f. Eks. at have Aktier eller Penge i Selskabet. I denne Anledning vil jeg tillade mig at fremføre nogle Bemærkninger.

Det vil være temmelig uveligt at paastaa, at vore største Selskabers Skibe og i det hele taget de Selskabers Skibe, hvor Styrmandene avancerer uden Hensyn til Penge, føres mere økonomisk end de Selskabers Skibe, hvor der skal købes Aktier for at faa Skib at føre, men jeg mener dog, at man ikke gaar for vidt, naar man paastaar, at Skibsførerne og især Styrmandene er mere interesseret i et Selskab, hvor der ikke fordres Penge. I sidste Tilfælde er nemlig baade Fører og Styrmand afhængige af Selskabet, for Førernes Vedkommende af Hensyn til Livsstillingen og for Styrmandenes Vedkommende af Hensyn til Avancementet. En Mand, der kan skaffe Penge, kan let faa Skib at føre eller en anden Levevej; kan han ikke være det ene Sted, kan han være det andet. Penge og Duellighed følges jo langt fra altid ad.

Der findes Dampskibsførere, som kun har bestaaet, den gamle Ekskens 1ste Afdeling (Bredden), som ikke kan regne en Længdeobservation og har et højest begrænset Kendskab til Deviationen og aldeles intet til i hvad Forhold Fart og Kulforbrug staar til hinanden og som for mange Aar siden har sejlet 1 maaske 2 Aar som Styrmand med en Skonnert. Om man med denne Uddannelse kan føre Dampskibe økonomisk eller i det hele taget er sin Plads voksen, er der næppe nogen, der er i Tvivl om, da Styrmandsstillingen jo absolut maa betragtes som en nødvendig Forskole for Skibsfører Stillingen, saa vel for Dampskibes som for Sejlskibes Vedkommende. Disse Menneskers Stilling som Skibsførere skyldes den Omstændighed, at de kan skaffe de fleste Penge.

I et Selskab, hvor Styrmandene avancerer uden Penge, vilde man ikke antage mange af de Mænd, som nu ved Hjælp af Penge fører Skib, som 2den Styrmand.

Den Uret man gør mindre bemidlede Styrmand ved at udelukke dem fra at faa Skib at føre, vil jeg ikke komme nærmere ind paa, men kun nævne, at dygtige Styrmand foretrækker at være almindelige Arbejdsmand i Stedet for at sejle som Styrmand og det paa en Tid som Sommeren 1907, hvor der var Mangel paa Styrmand; den Kendsgerning taler tydelig nok for sig selv.

K. O. M.

Bestyrelsen for Dansk-Russisk Dampskibsselskab meddeler d. 25. ds.:

Det er i Dag fastslaaet, at Selskabet ved sine Forretninger med udenlandske Selskaber har lidt et sa stort Tab for Driftsaaret 1907, at dets Regnskab for det forløbne Aar maa forventes at komme til at vise et Driftstab, svarende til henimod 12 pCt. af dets Aktiekapital. Overfor dette Tab staar uforandret Reserve-Amortisations- og Fornyelsesfond samt Assurancefond med tilsammen 2 Millioner Kroner.

Selskabets Status vil derhos blive paavirket ved eventuel Vedtagelse af Forslag fra Bestyrelsen til Generalforsamlingen i Maj om at nedskrive Værdien af Selskabets Beholdning af Aktier i andre Dampskibsselskaber, som hidtil i Balancen er opført med Aktiernes Paaliggende.

Efter »Medd. fra Udenrigsministeriet« hidsætter vi nedenstaaende Uddrag af Beretningen fra Konsulatet i Malmö angaaende de derværende Havneforhold.

Anlæg af en ny fast Tordok er blevet bevilget, og Arbejdet skal paabegyndes inden 1. Oktober 1908. Omkostningerne, som er beregnet til 2,063,000 Kr., bestrides med Undtagelse af 300,000 Kr., som Staten bidrager, af Malmö Stad. Dimensionerne bliver: Længde 158 M., Bredde 27,36 M. og Dybde 7,25 M.

Til Dannelse af et Aktieselskab til Anlæg af en Frihavn i Malmö er der nedsat en Komite, som skal virke for Planens Realisation. Efter Forlydende gaar Komiteens Forslag ud paa, at Malmö første Frihavnsanlæg indskrænkes til et Omraade i Havnen i dens nuværende Form.

Udvidelse af Havnen i Archangel. I det Archangelske Havneraad har der været afholdt en Række Møder angaaende en Forbedring af Havnen, og disse har resulteret i, at det blev besluttet at foretage en Række Bygge- og Uddybningsarbejder. Blandt andet skal der oprettes en Trælastbørs paa Kajen med Anlægsplads for Damp- og Sejlskibe. Dernæst skal Tjærekaen forbedres, og endvidere skal der bygges en Vinterhavn og en Karantænehavn, et Kornmagasin med en Kapacitet af 1,000,000 Pud, og et Kølehus for Fisk med en Kapacitet af 300,000 Pud. Ogsaa Anskaffelsen af en Isbryder er taget under Overvejelse.

Skibsfarten paa Sundsvall. Sundsvall, d. 26. April. (Ritz. Bur.). Skibsfarten paa Sundsvall er i Dag bleven aabnet.

Skibsfarten i den botniske Bugt. Udenrigsministeriet meddeler, at der i Følge Indberetning fra Generalkonsulatet i Stockholm findes megen og besværlig Is i Drift i den botniske Bugt, hvorfor der maa navigeres med stor Forsigtighed i den nærmeste Fremtid. Søfartens Aabning ventes ikke for de første Dage af Maj.

Som Skibsbesigtelsesmand ved Sø- og Handelsretten for Maj Maaned d. A. fungerer:

Skibsfører C. B. Hansen, Telef. 2021,
Skibshygger J. Teisen, — 5143,
Kaptajn Th. Folkmann, — 29621 y,
Maskinm. V. Gjelling, Sønderborgg. 4².

Skoleskibet »Viking« er i Følge Meddelelse til Rederiet afsejlet fra Taltal d. 25. ds. til Iquique. Adressen er A. Groothoff, Iquique, Chile.

Navigationsslærer V. G. Andersen.



Kjøbenhavns Navigationsskole og det danske Navigationssvæsen har lidt et uventet og smerteligt Tab, idet Navigationsslærer Andersen i Forgaars er afgaaet ved Døden paa Kommunehospitalet efter en Operation i Anledning af en ondartet Betændelse i Underlivet. Endnu i Lørdags var Andersen paa Skolen og passede sit Arbejde som sædvanligt, men næste Dag blev han stærkt lidende indlagt paa Hospitalet, og Tirsdag Formiddag var det allerede forbi.

Valdemar Gustav Andersen var født her i Kjøbenhavn d. 30. Marts 1876 og naaede saaledes kun en Alder af 32 Aar. Hans første Søtur var med »Georg Stage«, med hvilket Skib han forøvrigt senere har sejlet en Sommer som Understyrmand. I November 1895 tog han ved Kjøbenhavns Navigationsskole 1. Afdeling af Styrmands eksamen og fire Maaneder senere 2. Afdeling, og naaede, navnlig hvad den sidste angaar, saa nær Maksimum i Pointsantal, som det vel i Praxis er muligt. Han foretrak imidlertid Lærergerningen for den praktiske Virksomhed paa Søen og fandt med Hensyn til dette Ønske virksom Støtte hos Ledelsen af Navigationsskolen, der

havde et aabent Blik for de Evner, den stilfærdige og beskedne unge Mand sad inde med. Foreningen til Søfartens Fremme, hvem det netop paa det Tidspunkt maatte være særlig magtpaaliggende at knytte en dygtig, ung Mand til Skolen, overtog at sørge for hans videre Uddannelse, som forøvrigt for en væsentlig Del kom til at foregaa under Ledelse af N. Høst, nuværende teknisk Direktør ved D. F. D. S. I December 1899 underkastede Andersen sig ved Københavns Navigations-skole den for Skolens Lærere i Navigation anordnede Eksamen i Matematik og Fysik, som han bestod med Udmærkelse, og til denne Skole har han været knyttet under hele sin Læringstid. Ved sin Død efterlader han sig Enke og tre Børn, en Dreng paa otte Aar og to Smaa piger i en Alder af fem og et Aar.

Det er vel altid overordentlig trist at se Døden ramme en Mand, der først staar ved Begyndelsen af det Tidsrum, man plejer at betegne som en Mands bedste Aar, men [dobbeltrist bliver et Dødsfald som dette.

Vi gaar ingen for nær, naar vi betegner V. G. Andersen som den mest kundskabsrige af alle vore unge og yngre Navigationslærere, og den til hvem der med Rette kunde knyttes de største Forhaabninger. Saa ung han var, havde allerede Uddannelsen af ny Lærerkræfter været ham betroet, og vi, der i Aar og Gerning stod ham nær, havde vænnet os til i ham at se en Mand, som skulde højne os hele Standen. Og indadtil naaede han vel til en vis Grad at opfylde denne Forventning. Udadtil vilde hans medfødte Beskedenhed sikkert altid have været ham en væsentlig Hindring. Andersen passede sit Arbejde, som den yderlig pligtopfyldende Mand han var, og ønskede ikke at gøre sig gældende paa nogen Vis.

Mange vil ved Budskabet om dette Dødsfald sende en deltagende Tanke til det Hjem, for hvem hans Bortgang er et uerstatteligt Tab, og den Skole, der i Navigationslærer Andersen har mistet en af sine bedste Kræfter.

Navigationslærer.

Skematisk Oversigt

over en Del danske Dampskibsselskabers Driftsresultater i 1907.

Paa Foranledning af den korresponderende Reder for Aalborg Dampskibsselskab, Hr. Konsul *Stroyberg*, har Sparerkassefuldmægtig *Haxthausen*, Aalborg, udarbejdet nedenstaaende Oversigt, der sikkert vil kunne paaregne en Del Interesse:

1	2	3	4	5	6	7	8
Dampskibsselskabets Navn	Skibenes bogførte Værdi pr. 1. Januar 1907 med et Tillæg i Forhold til Driftstiden for de i Anrets Løb anskaffede Dampere	Selskabets Reservefonds etc.	Skibenes bogførte Værdier med Fradrag af Reservefonds etc.	Det i 1907 opgjorte Overskud, der er til Disposition til Forrentn. af baade Gæld og Aktiekapital samt til Reservefondshentlæggelse ell. Afskrivninger	Dette Overskud udregnet i Procenter af de under 4 opførte Summer	Ved Regnskabsafslutningen for 1907 er de bogførte Værdier formindsket ell. Reservefonds forøget med nedenstaaende Procent af de under 4 opførte Summer	Selskabets Aktieudbytte for 1907
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pCt.	pCt.	pCt.
Dampskibsselskabet af 1896	2,489,605	—	2,489,605	344,343	13,83	4,97	5
Dannebrog	4,932,840	—	4,932,840	604,063	12,25	4,74	5
Nykjøbing, Mors	282,210	—	282,210	33,568	11,89	4,44	8
Heimdals	2,888,427	932,412	1,956,015	231,657	11,84	4,48	5
Neptun	1,735,947	—	1,735,947	201,913	11,63	3,78	5
Gorm	2,615,000	100,000	2,515,000	284,789	11,32	4,97	6
Gefion	1,551,905	—	1,551,905	165,580	10,67	3,97	6
Skjalm Hvide	677,569	81,539	596,030	62,748	10,53	÷ 3,72	5
Østersøen	2,198,584	324,319	1,874,265	192,971	10,03	4,37	0
Fiona	981,193	24,851	956,342	95,841	10,02	1,71	0
Cimbria	1,503,597	352,250	1,151,347	115,048	9,99	1,81	5
Aalborg Dampskibsselskab	769,657	—	769,657	75,802	9,82	3,11	4
Carl	2,212,273	56,795	2,155,478	210,528	9,77	4,89	5
Inga	1,915,863	166,806	1,749,057	159,721	9,13	1,37	0
Torm	1,663,000	569,000	1,094,000	98,308	8,99	3,02	5
Union	2,504,493	302,486	2,202,007	197,600	8,97	3,41	0
Viking	1,482,207	72,478	1,409,729	114,736	8,14	2,91	4
Vendila	2,992,253	220,556	2,171,697	171,350	7,89	1,97	0
Myran	2,030,236	43,893	1,986,343	154,050	7,76	3,37	0
Skjold	2,177,818	78,295	2,099,523	155,821	7,42	3,53	3
Vulcan	1,288,235	229,196	1,059,039	73,320	6,92	÷ 1,14	0
Dan	2,604,043	23,167	2,580,876	177,232	6,87	3,02	0
Danmark	1,886,618	85,349	1,801,269	123,605	6,86	3,63	2 1/2
Kjøbenhavn	4,912,434	607,500	4,304,934	295,041	6,85	2,31	0
Progress	1,147,739	34,432	1,113,307	68,689	6,17	1,74	0
Urania	2,228,387	—	2,228,387	133,720	6	0,33	0
Det helsingørske	691,033	—	691,033	36,833	5,33	1,8	0
Mercur	1,200,218	79,268	1,120,955	57,634	5,14	÷ 0,83	0
Nordøen	1,763,684	—	1,763,684	84,819	4,81	0,02	0

Højesteretsdom.

I Midten af August f. A. var Dampskibet »Margrethe« af Aalborg, Kapt. C. A. L., paa Rejse fra Aalborg til St. Petersborg. Den 14. August Kl. 12,20 Em. passeredes Skanør Fyr i en gissel Afstand af 4 Sm. Vinden var VSV. frisk Kuling, Søen moderat, Luften noget diset. Der styredes dev. S. 11° V., idet man skulde udenom Falsterbo Rev. Dette er afmærket med to Vagere, en nordligere ved Revets vestligste Pynt med to nedadvendte Koste og en anden (Hildagrundens Vager) c. 2 Sm. længere mod Sydøst med en Ballon og en opadvendt Kost. Det var Hensigten at passere Syd om Revet indenfor Falsterbo Fyrskib mellem dette og Hildagrundens Vager, som ligger indenfor (Nordvest for) Fyrskibet i en Afstand af kun c. 1 Sm. fra dette. Omtrent ½ Time efter at Skanør Fyr var passeret — Skibets normale Fart er 8 Sm. i Timen, og Strømmen var modgaaende, Skibet kunde derfor højst have udløbet 4 Sm. — lik man Falsterbo Fyrskib i Sigle, og Kursen ændredes da straks til SSØ. i Retning af Fyrskibet. Et Øjeblik efter saa Kaptajnen, der opholdt sig alene paa Broen sammen med Rorgængeren, den nordligste Vager, som han imidlertid antog for Hildagrundens Vager, og han styrede nu efter den uden at give Agt paa Fyrskibet. Der var ingen Mand paa Udkig, og den vagthavende Styrmand var beskæftiget forude. Efter at have holdt Kursen SSØ. i c. ¼ Time og saaledes være kommen c. 2 Sm. frem i denne Retning, ændrede Kaptajnen, da han var tværs af Vageren, Kursen til ØSØ. i den Tro, at han var Syd for Revet. Noget efter gik han, idet han varskoede Rormanden om at passe paa, hen for at se, om Loggen var stillet rigtig, og medens han var borte fra Broen, mærkedes pludselig to lette Stød; Kaptajnen sprang derfor atter op paa Broen, beordrede Bagbords Ror og halv Kraft i Maskinen. Da Skibet vedblivende holdt Fart, slog han atter fuld Fart og gik videre med en Kurs af SSØ. Ved Grundstødningen havde han opdaget sin Fejltagelse og saa nu Hildagrundens Vager om Styrbord. Da Falsterbo Fyrskib pejledes i VNV., sattes Kursen atter ØSØ., og Rejsen fortsattes uden nogen som helst nærmere Undersøgelse, idet Kaptajnen ikke troede, at Skibet havde lidt nogen Skade. Ved fire Tiden om Eftermiddagen opdagedes imidlertid, at der kom Vand i Kahytsgangen gennem Pejlerøret fra Stortanken; ved Pejling fandtes For- og Stortank fulde af Vand, og en Del Vand i Maskintanken, medens den øvrige Del af Skibet var læns. Ved Pumpning kunde Stortank og Maskintank til Dels holdes læns, men ikke Fortanken. Man turde derfor ikke fortsætte Rejsen men vendte efter afholdt Skibsraad om og gik til Kjøbenhavn. Det viste sig ved Undersøgelsen, at Skibet havde faaet en Del Buler og Lækager i Pladerne. Ladningen havde ikke taget Skade. Skibet var forsikret for c. 130,000 Kr.

Efter afholdt Søforhør blev Kapt. L. sat under Tiltale for Sø- og Handelsretten i Henhold til Sølovens § 293.

For Retten har Kapt. L. forklaret, at han, der i de sidste 14 Aar har fort Skibe paa Nord- og Østersøen og derfor er særdeles godt kendt i det paagældende Farvand, vidste god Besked om de to Vagere, og at han inden Grundstødningen kun havde lagt Mærke til den ene Vager, uagtet han med den Kurs, han holdt, skulde passere den nordlige lige saa nær eller endog nærmere end den sydlige. Han har i Retten maattet erkende, at han efter sine Beregninger om den udløbne Distance ikke kunde være naaet til Hildagrundens Vager, men netop kun til den nordligere Vager den Gang han ændrede Kursen til ØSØ. Han vil imidlertid ikke have tænkt herover, men navigerede som han gjorde i Tillid til, at det var Hildagrundens Vager, han saa. Han har afgivet den Forklaring, at det var blevet ret diset, og at han havde ment at

se en Ballon paa Vageren, samt at han gik ud fra, at denne lagttagelse var rigtig. Ved de af 2den Styrmand og Rorgængeren afgivne Forklaringer er det dog godtgjort, at det ikke var mere diset, end at man i Tiden før Grundstødningen kunde se baade Landet og Falsterbo Fyrskib.

Ved Rettens Dom af 24. Oktbr. 1907 idømtes Kaptajnen en Bøde af 50 Kr. med følgende Motivering:

Selv om Kapt. L. har ment at se en Ballon paa den ofte omtalte Vager, og selv om det, som Defensor saa stærkt har hævdet, i Almindelighed er undskyldeligt at stole ret kritikløst paa sine Sansindtryk, findes Kaptajnens Fejlsyn ikke at kunne diskulperes ham i nærværende Tilfælde, lige saa lidt som den Omstændighed, at han ofte tidligere har passeret Stedet og troede at være kendt. En Skibsfører, der i diset Vejr gaar om Falsterbo Rev indenfor Fyrskibet, har en særlig Pligt til paa dette Sted at være i højeste Grad opmærksom. Kaptajnen, som uden at se paa Kortet, uden at betænke at han, med den Fart Skibet gjorde, ikke kunde være kommen ned til Sydenden af Revet, og uden at tænke paa at Fyrskibet endnu var i saa lang Afstand fra ham, at ogsaa dette maatte vise ham, at han ikke var naaet Hildagrundens Vager, findes at have gjort sig skyldig i en saadan For-sømmelighed, at han ikke vil kunne undgaa at idømmes en Bøde efter Sølovens § 293, idet det ikke kan antages, at han i den korte Afstand, hvori han har befundet sig fra Vageren, da han ændrede Kursen til ØSØ., havde kunnet gøre sig skyldig i nogen Forveksling, hvis han havde anvendt den fornødne Opmærksomhed.

Sagen blev herefter indanket for Højesteret, der under 15. April d. A. stadfæstede Dommen.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Maj Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordlige Del af Havet fra Lapland til Labrador er højt i Maj. Det høje Tryk over Hestebredderne er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppig 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 betydelig 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 frit for Storme.

Taaagen er taget betydelig til fra New Foundland og omtrent til Højden af New York paa Grund af de fremherskende varme, sydlige Vinde over det kolde Vand. Ved Østranden af Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagetimer om Maanedn. 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 tillaget, men naar dog mellem 50°—40° N. Brd. gennemsnitlig kun hist og her c. 10 pCt. om Maanedn. 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 Ishjergene 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 saa vel for udgaaende som for hjemgaaende Skibe.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indlobet indtil d. 18. April, at der endnu i Forhold til de foregaaende Aar er truffet paa-faldende lidt Is i rum Sø og sydligst paa 44° S. Br. 51° 20' V. Lgd. Skibsfarten paa St. Lawrence Havnene er hleven aabnet midt i April, og de i Bugten værende Ismasser synes paa Vej til at drive hort gennem Kabol Strædet.

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 passerer 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 mænsunagtige 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 1/3 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.

Norske Minimalfragter for Trælast fra Kanada.

Norsk Sejlskibsrederforening har vedtaget nedenstaaende Minimalfragter for Trælast fra Kanada, der, selv om de kun er bindende for Medlemmer af denne Forening, dog alligevel kan være af Interesse for danske Sejlskibsredere.

Nedenstaaende Minimalfragter gælder for Sejlskibe, der laster fra 251 til 350 Std.

For Skibe, der laster under 251 Std. kræves 1 sh. 3 d. Tillæg.

For Skibe, der laster fra 351 til 450 Std., tillades 1 sh. 3 d. Fradrag.

For Skibe, der laster fra 451 Std. og derover, tillades 2 sh. 6 d. Fradrag.

	sh. d.
Fra Steder i St. Lawrence River nedenfor Bic ...	46/3
(Griffin Cove bør der ikke sendes Sejlskibe til)	
Gaspé Harbour	45/
Barachois de Malbay	47/6
Grand Pabos	46/3
New Richmond	43/9
Campbellton	46/3
Dalhousie, New Mills, Jaquet River	45/
Bathurst (hele Ladningen udenfor Barren)	47/6
Andre Steder i Chaleur Bay (Port Daniel, Bonaventure, Pritchard Cove, Carlton, Nash Creek, Nouvelle)	46/3
Miramichi	50/
Shediac Quay	47/6
Baie Verte	46/3
Caplin Cove	48/9
Cape Tormentine Pier	47/6
Pugwash Wharf	46/3
Pugwash	45/
Pictou	45/
Sherbrooke	50/
Halifax	46/3
Port Le Herbert	47/6
Andre gode Havne paa Nova Scolias Østkyst ...	45/
St. John N. B.	48/9
Andre gode Havne i Bay of Fundy	47/6

Fra Steder, som kun er tilgængelige for smaa Skibe eller Skibe af lidet Dybgaende:

Richibucto	55/
Buctouche	52/6
Beaver Point	52/6

Spruce Planker og/eller Battens med indtil 10 pCt. Bord og/eller Scantlings at levere ved Skibside for Befragternes Regning og Risiko, hvor Skibet kan ligge always afloat.

For mere end 10 pCt. Bord og/eller Scantlings: mindst 10 pCt. Tillæg i Fragten herfor.

For et lidet Kvantum Hemlock og/eller Haardved Planker (i Bunden) mindst 2/6 ekstra og alt til fuld Fragt.

Til en god og sikker Havn, always afloat, paa Storbritanniens Vestkyst eller Irlands Østkyst med Undertagelse af følgende Steder: Glasgow, Glasson Dock, Whitehaven, Preston, Garston, Manchester Canal ovenfor Broerne, Conway, Carnarvon, Gloucester, Sharpness og Newry Town.

2/6 pr. Std. Tillæg for Glasgow, Conway (ikke Deganwy, hvor not afl.), Carnarvon, Llanelly, Sharpness, Galway og Ipswich Dock. Ipswich Dock er kun tilgængelig med 17' Dybg. paa Spring Tider.

2/6 pr. Std. Tillæg for Preston med nedenstaaende Klausul.

2/6 pr. Std. tillades afslaaet for Lerne, Ayr, Ardrossan, Swansea, Catterwater og Devonport.

1/3 pr. Std. tillades afslaaet for Belfast og Cardiff.

3/9 pr. Std. Tillæg for Limerick. London intel Tillæg.

Whitehaven og Glasson Dock intel Tillæg for Skibe af passende Dybgaende.

5/ pr. Std. Tillæg til Garston.

Sligo always afloat intel Tillæg. Sligo Quay 2/6 pr. Std. Tillæg.

Preston Dock. Kun paa de store Spring Tides kan Skibe med noget over 15 Fods Dybgaende gøre Regning paa at komme op. Certepartierne bør derfor indeholde Bestemmelse om, at event. Lægtring for at kunne dokke paa det første Spring efter Ankomsten til Bog Hole eller Lune Deep, efter Skibets Valg, sker for Modtagernes Regning og Risiko.

Denne Klausul bør for Sikkerheds Skyld indtages i Konnossementerne, og dette udtrykkelig nævnes i Certepartiet.

Ovenstaaende Rater er vedtaget paa et Bestyrelsesmøde paa Kristiania Børs d. 24. Februar d. A. og traadte i Kraft umiddelbart derefter.

Fragtmarkedet.

Hvad der straks falder i Øjnene, naar man gennemgaar de forskellige Markeder er, at der alle Vegne hersker en paafaldende Mangel paa Varer for prompt Lastning, idet der ikke er noget rigtigt Liv i Handel og Vandel noget Steds, og da der samtidig er fragtledig Tonnage til Overflod, benytter Befragterne sig ret selvfølgelig af Situationen, og det er de fleste Steder i Øjeblikket faktisk ogsaa saaledes, at Befragterne kan diktere deres egne Betingelser og dog faa Dampere. I de kortere Farter (Nord- og Østersøen) kan en Reder, hvis han ikke vil lade sig alt byde af en Befragter, i det mindste gribe til den Udvej at tage sin Damper hjem og lægge den op, hvilket iøvrigt har været gjort efter en alt for ringe Maalestok. Anderledes stiller Forholdet sig for store Skibe, som er langt borte, thi der har de næsten ikke andet at gøre end glat at tage, hvad der bydes, hvis de ikke vil sejle nogle Tusinde Kvartmil hjem i Ballast eller lægge op i Udlandet, hvilke Udveje dog i de fleste Tilfælde turde blive de dyreste. Der er for Tiden ikke et Marked, hvori der kan ljenes noget, hverken for store eller smaa Dampere, hverken paa korte eller paa lange Strækninger, og det trøstesløse er, at der ingen Udsigt er til nogen Bedring i de første Par Maander, medmindre et eller andet uforudset skulde ske, men det kan man jo ikke løbe an paa. For langt den overvejende Del af de danske Damperens Vedkommende ventes der nu kun paa, at Kronstadt, St. Petersburg og Botten skal lukke op, saa er Trængslernes Tid til Dels forbi, eftersom mange af vore Rederier har fordelagtige Kontrakter at udføre, saa vel pr. f. o. w. som senere. Det ventes almindeligvis, at Kronstadt (hvortil Isbryderen »Jermak« indkom d. 26. ds.) vil kunne naas af Fragtdampere mellem 5. og 10. Maj, og for Sydfinlands og Sverigs Vedkommende vil Havnene ogsaa blive tilgængelige omkring den Tid eller en Smule senere.

Det østlige Marked ligger endnu slettere end for en Uge eller to siden, og hele Laster er næsten ikke til at opdrive. Fra Bombay akcepterer Rutebaadene 7/6 à 8/, og fra Kurrachee 8/6 til Evropa. For Ris fra Birma er der sidst sluttet til 15/ udsøgt Havn pr. Maj, og for Sukker fra Java til 21/9 U. S. eller Evropa pr. Juni/Juli.

Sortehavet etc. har næsten intet at byde paa, og Fragterne er meget lave. Ved Anlægning er 5/6 Raten fra Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn, men Kompletteringer akcepteredes helt ned til 4/6, medens der til Hamburg sluttetes til 5/9. Fra Sulina betaltes 5/9 à 5/10¹/₂ Rotterdam, senere endog 5/7¹/₂, og paa Basis N. C. 6/6 à 7/, prompt Lastning. Azoff fragtede lidt til 7/ Rotterdam, 7/3 Emden eller Weseren, og fra Donauen noteres 8/ N. C. for Baade, Maksimum 3,000 Tons 10 pCl.

Middelhavet er overfyldt med fragtsøgende Tonnage, og Situationen er selvfølgelig deprimeret. For Erts sluttetes der til 5/ Grækenland/Rotterdam, 5/3 Glasgow, 4/3 Karthagena/Middlesbro, 8/3 Huelva/New York eller Baltimore, free despatch, og for Fosfat noteres 5/9 Tunis/Kings Lynn, 5/3 Sfax/Newcastle, 5/ Rotterdam, 6/ Nantes. Fra Aleksandria betaltes for Bomuldsfrø 6/6 til Havn i Bristol Kanalen, 7/6 anden direkte Havn U. K., 8/6 »Ordre«. Salt fra Cadiz sluttetes til 5/6 Aberdeen eller Great Yarmouth. Ertsfragterne fra Bilbao er meget lave paa Basis af kun 3/10¹/₂, Rotterdam 3/6 Tyne Dock.

Nordamerika har kun meget lidt at byde paa, og Befragternes ligegyldige Holdning overfor Tonnage bevirker en ret trykket Stemning. For Korn fra Montreal betaltes 1/9³/₄ til Hull, men ogsaa Fragterne for Planker er daarlige paa Basis af 32/6 fra St. John til Englands Vestkyst. De regelmæssige Rutebaade er, i Mangel af anden Last, skarpe Konkurrenter til Trælast fra Kanada. Fra Filadelfia eller Baltimore sluttetes et Par Dampere med Petroleum i Kasser til 20 Cents Japan pr. Maj og August. For Kul fra Filadelfia til Genua eller Messina betaltes 10/. Fragter fra Golfen er knappe, og der er næsten kun Tømmer at faa til lavere Rater. Saaledes betaltes kun 81/3 fra Pensacola til Rotterdam og tre nordfranske Havne, endvidere 102/6 til River Plate.

La Plata Markedet er gaaet lavere, idet der, efter at have været sluttet fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet til 16/ prompt, 15/ à 15/6 pr. Maj, nu kun kan faas højst 15/ pr. Maj/Juli for Maksimum 4,000 Tons Baade (10 pCl.), medens der for Baade paa c. 5,000 Tons sluttetes til 14/ pr. Maj. Fra Buenos Aires betaltes 12/6 pr. Maj. Der er stadig en stor Mængde fragtledig Tonnage i Markedet, og selv om Rederne optræder fornuftigt og holder deres Baade tilbage saa meget som muligt, kommer der dog det Tidspunkt, da de tvinges til at slutte, eftersom de intet andet kan gøre. Der sluttes stadig Dampere ud med Kul, endog til lave Fragter, og en eventuel Bedring kan derfor ikke ventes at blive hverken synderlig stor eller af nogen Varighed.

Østersøen er næsten ganske blottet for prompte Laster, saa at den overvejende Del af de Dampere, som har lossat i den lavere Del af Østersøen eller Danmark, maa gaa tilbage til England i Ballast. Nu kan Riga besjles, men førend om et Par Uger vil der ikke komme noget videre Træ ned til Afskibning, da der altid hengaar nogen Tid inden Varerne kommer ned fra det Indre. Officielt f. o. w. vil for Rigas Vedkommende falde sent i Aar, og der vil næppe blive megen Forskel paa Terminen mellem Rigas og Petersborgs officielle Vandaabning. Der er sluttet til meget lave Rater i den sidste Tid; f. Eks. Frcs. 22/23 D/B. (Lumpsum) Riga/Antwerpen eller Ghent, Frcs. 25 Rouen, 17/6 London, 17/ Østkyst Kulhavn, Frcs. 24¹/₂ à 25 D/B. Windau/Antwerpen, Ostende eller Calais. 5/9 for Sveller Danzig/Plymouth, 5/4¹/₂ Swansea, 5/ Memel/Grimshby. Pr. f. o. w. er Raterne ogsaa lave paa Basis af 20/6 à 22/6 mellemsvensk Plads til London. Fra Gefle til Sharpness betaltes 24/. Hørilaster fra Riga noteres ikke. De Laster, der skibes, er bortkontraheret forud.

Kulfragterne har ligget ret svagt i alle Retninger, særlig ad Østersøen til, men der synes at være Tendens til en Bedring nu. Blandt Befragningerne fra Østkysten nævner vi 3/10¹/₂ à 4/ Forth/Kronstadt, prompt, 3/9 à 3/10¹/₂ senere, 4/ Hull eller Blyth/Riga (1,700/2,400), 3/9 à 3/10¹/₂ Stockholm, 3/9 Dunston/Nakskov (1,100), 3/10¹/₂ Seaham/Nykjøbing F. (1,200), 3/7¹/₂ Swinemünde (1,800/2,400), 2/10¹/₂ Tyne/Hamburg (2,500), 3/4¹/₂ St. Nazaire (2,100), 6/ Genua (3,000), 6/6 Catania (1,800). Fra Cardiff har der været sluttet til 3/7¹/₂ Calais (2,000), 3/10¹/₂ Havre (1,250), 7/3 à 7/4¹/₂ Barcelona, 6/ à 6/4¹/₂ Genua, Frcs. 7 Algier, 7¹/₂ Marseille, 7/ Triest (7,000), 6/3 Syra eller Piræus (3,000), 6/6 Cap Verde, 8/9 à 9/6 Buenos Aires.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge ikke medført nogen Bedring i Markedet, saa at der fremdeles er Mangel paa prompte Ladninger, som der kan være Tale om at sejle for. Der noteres ganske vist fra forskellige Sider flere Ladninger i denne Fart, men disse eksisterer for en stor Del kun paa Papiret. Flere skandinaviske Redere og ogsaa danske har ret ofte sluttet under Minimalraterne, hvad der bidrager til at forværre Forholdene. Fra Danmark, Tyskland og Vestsverig er saa at sige intet fremme udover enkelt Ladning, Østnorge har nogle Ladninger Is og Træ, heraf er enkelte sluttet til saa lave Rater som 24/6 pr. Stdr. Stav til Thomsen. Returfragter er forholdsvis bedre, idet Skibene dog kan placeres om end til lave Rater. For senere Lastning af Bottenhavet gøres meget faa Forretninger.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

210 Tons Havre Rostock/Tynen 6/3, 150 Tons Havre Danzig/Umeå 6 Mark, 150 Tons Kornvarer Königsberg/Ørnkjøldsvik 5 Mark, 1,350 Fade Cement Stettin/Ekenæs 80 Pf., 1,550 Fade Cement Stettin/Lovisa 77½ Pf., 300 Tons Stykgods Antwerpen/St. Johns 10/, Retur St. Johns U. K. Olje 30/ + 5 pCt., 250 Tons Boghvede Aurey/Stettin 12½ Fracs., 240 Tons Kul Swansea/Odense 8/6, 300 Tons Kul Boness/Samsø £ 6, 280 Tons Kul Goole/Bornholm £ 6.15, 370 Tons Jern og Kul Middlesbro/Uleåborg 7/6, 170 R.-T. Is Skienfjord/Newcastle 6/6, 390 Tons Kul Bridgeness/Assens £ 7.

For de mindre Skibe er det vedblivende uforandret; som nævnt i forrige Beretning udbydes nogle Havre- og Rugladninger fra Nordtyskland pr. Maj, og der er bl. a. sluttet Stralsund, Danmark, Sydsverig 4 Mark; af Wolgast 4½ Mark for Havre.

af Kjøbenhavn er sluttet for Hvede til Trelleborg 10 Øre, Solsikkekager til Svendborg 11 Øre, Odense 12 Øre, samt Kokuskager til Rostock 2¾ Mark; ellers er det meget flovt derfra.

af de svenske Sundhavne er det ogsaa sparsomt med Ladninger, saaledes noteres for Lervarer til Stettin, Flensborg 3 Mark, Skien, Drammen, Kristiania 3½ Kr.

Med Stenlaster fra Sverig ser det meget trist ud; Lysekil noterer kun til Hamburg 4 Mark, Bremen 4½ Mark, Warberg byder slet intet, Halmstad det samme, som nævnt i sidste Beretning; Sølvborg og Carlshamn har ogsaa kun lidt at byde paa, bl. a. Granit til Stettin 4 à 4¼ Mark pr. Maj.

Fra Sø og Land.

Konsulatvæsnct. Under 31te Marts d. A. er i Følge »Berl. Tid.» Dr. W. Eisen efter Ansøgning afskediget fra sin Stilling som dansk Vicekonsul i Portland, Oregon i De Forenede Stater af Amerika.

Dansk Sømand død i Udlandet. En 26-aarig, dansk Sømand T. Andersen, forhyret med Skibet »Fulwood» af Liverpool, er død den 26de Maj 1907.

Hans Slægtninge efterlyses af Udenrigsministeriet.

Kollision. Portsmouth, 25. April. (Ritz. Bur.) Krydseren »Gladiator» og Paketdamperen »St. Paul» er i en Snestorm stødt sammen paa Højden af Needles-Klipperne paa Vestkysten af Øen Wight. »Gladiator» blev sat paa Grund i Nærheden af Landsbyen Yarmouth. Mandskabet reddede sig for største Delen i Både.

Senere meddeles fra Yarmouth, at Krydseren »Gladiator» er fuldstændig Vrag.

I Følge officiel Meddelelse er der ved Sammenstødet omkommet fire Mand af Krydserens Besætning, medens 8 Mand kvæstedes. 20--30 Mand af Besætningen savnes endnu.

Svendborg Navigations-skole. 1ste Eksamen i Aaret 1908 afholdtes fra 1.—10. April.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var af Skolen indstillet 12 Elever. Til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 8, i Søret og Handelsvidenskab 8, i Geografi og Vejrlære 8, samt i Engelsk 5.

Alle de indstillede Elever bestod.

Endvidere har fra Skolen ved denne Eksamen 7 Elever bestaaet Fiskeskipperprøven og 6 Sætteskipperprøven samt 1 Tillægsprøven i Maskinlære.

Marstal Navigations-skole har afholdt Eksamen i første Eksamonstermin.

Til 1ste Afdeling indstilledes 6, hvoraf 5 bestod. 2den Afdeling: i Navigation 14 (12), Engelsk 13 (10), Geografi og Vejrlære 12 (11), Søret og Handelsvidenskab 14 (13).

3 Elever indstillede sig til og bestod Sætteskipperprøven, 4 Elever indstillede sig til og bestod Fiskeskipperprøven.

Ugens Havarier.

Axelhus, Dpsk. af Kjøbenhavn, strandet i Decbr. f. A. ved Nargön, er d. 14. ds. bragt flot af Bjergningsdamperne »Karin» og »Hero» og indbragt til Reval.

Libra, Kuf af Vestervik, er d. 19. ds. paa Rejsen fra Nykjøbing til Hjemstedet i Ballast indbragt til Helsingør med Tab af Anker og Kæde.

Lyo, Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, d. 19. ds. kom paa Grund paa Saltholmen, er af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn.

Amozone, Brig af Horten, er d. 17. ds. i en stærk NØ. Storm strandet paa Hessel Strand og maa betragtes som værende Vrag. Besætningen, der bestod af 7 Mand, er ved Hjælp af Redningsbaaden bjergtet i Land.

Cambodia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 21. ds. ankommet til Townsville med Ild i Bunkerkullene. Skibet er sat paa Grund, og Bunkerne er bleven fyldt med Vand. Skaden er ikke stor.

Efter senere Meddelelse er Skibet atter flot og afsejlet til Singapore.

Reslowa, Tjalk af Rostock, bestemt til Kristiania med en Ladning Kartoffler, er d. 20. ds. bleven indslæbt til Randers med forskellige Skader.

Williy, Skonnert af Stralsund, paa Rejse fra Gøteborg til Stettin med Sten, er i en stærk Storm sprungen læk i Søen og er d. 21. ds. indkommet til Kjøbenhavn for at reparere, for Rejsen fortsættes til Bestemmelsesstedet.

Palme, Galease, paa Rejse fra Eckernförde til Falkenberg med Hvede, er d. 31. ds. strandet paa Sandhagen i Ebeltoftvig. Ladningen bliver bjergtet i Land.

Nancy, Skonnortbrig af Fana, er d. 22. ds. strandet ved Rio Grande. Mandskabet er reddet. Skibet, der kom fra Cadiz, er antagelig Vrag. Nancy var bygget i 1889 og maalte 214 Netto Røg.-Tons.

Nathanael, Galease af Råå, kom d. 26. ds. paa Grund i Nærheden af Dragør, men kom ved egen Hjælp atter flot og fortsatte Rejsen Nord-paa. Skibet havde faaet en Lækage ved Grundstøtningen.

Belona, Skonnortbrig af Svendborg, kom d. 25. ds. paa Grund ved Rye, men kom ved Højvaade atter flot og blev indslæbt i Havnen; her kom den imidlertid igen paa Grund med Agterskibet, og svingede ind mod Pieren og kom i Kollision med denne, hvorved en Lækage opstod. Da Vandet senere faldt, fik Skibet Slagside, og Stormmasten knækkede. Skibet var paa Rejse fra Frederiksstad til Rye med Trælast.

Yrsa, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 22. ds. ved Afsejling fra Altona, i Kollision med en Kahn, der fik saa megen Skade, at den maatte sættes paa Grund.

Kunigunde, Tjalk af Breilholz, er d. 22. ds. paa Rejsen fra Sassnitz til Königsberg med Kridt, blevet indslæbt til Nexø med Tab af Mast og Sejl; den maa reparere, for Rejsen kan fortsættes.

Nora. — Ved Glatved Strand er der drevet et kærtret Fartøj ind, hvilket viser sig at være Skonnortbrig »Nora» af Lillesand, som var

paa Rejse til Randers med Træ. Skibet bliver nu sprængt bort, da det ligger farligt for Skibsfarten. Om Besætningens Skæbne savner man enhver Efterretning, og man befrygter derfor, at den er omkommen ved Forliset.

Cecilie, norsk Damper, er d. 25. ds. paa Rejsen fra Galveston med Oljekager, ankommet til Aarhus med Skade paa Skruen. Agterpeaken lak samt Ladningen beskadiget.

Nadodd, Dnsk. af Egernsund, er d. 23. ds. indslæbt til Esbjerg med brækket Aksel og Tab af Skruen. Skibet skal bukses til sit Hjemsted for at reparere.

Sköld, 3/m. Skonnert af Skillinge, paa Rejse fra Nakskov til Gotland i Ballast, kom d. 19. ds. paa Grund i Nærheden af Ronne, men kom med Svitzers Assistance efter flod og indbragtes til Ronne. Skibet skal dokke og reparere i Nexø.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet »Langeland«, der er bygget af Marstal Staaalskibsbyggeri & Reparationsværft for Regning Dampskibsselskabet Langeland, Rudkjøbing, afholdtes den 21de d. M. en vellykket Prøvetur i Sundet.

Den 26. April afholdtes i Sundet Prøvetur med den hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft byggede Lastdamper »Inger«, bygget for Regning Dampskibsselskabet Vesterhavet, Esbjerg.

Prøveturen faldt særdeles heldig ud, saavel hvad den opnaaede Fart som Kulforbruget angaar.

Damporen gaar straks i Fart paa Østersøen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 28. April.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 25. April fra Danzig. — Alexandra, Nielsen, afg. Boston 26. April hertil. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 27. April fra Cadix. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Antwerpen 21. April herfra. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Bari 27. April til Messina. — Antwerpen, Madsen, n. Ouessant 20. April for Tunis. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 16. April hertil. — Arno, Strubberg, afg. Dunston 23. April for Genua. — Aurora, Fischer, ank. Windau 19. April fra Reval. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Havre 24. April fra London. — Beira, Linné, ank. hertil 23. April fra Lissabon. — C. F. Tietgen, Thomsen, oplagt her. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Newcastle 25. April til Cotte. — Christian IX, Jacobus, ank. London 26. April herfra. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 25. April fra Sevilla. — Douro, Mortensen, ank. hertil 23. April fra Lissabon. — Ferrara, Sinclair, ank. Stettin 24. April herfra. — Florida, Andersen, afg. Benos Aires 17. April til Madeira. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 27. April herfra. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 27. April til St. Petersborg (anløber Kjøbenhavn for Ordre). — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 26. April fra Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 25. April til New York. — Hengest, Munch, afg. herfra 28. April til Libau. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 28. April herfra. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 26. April hertil. — Karin, Rübberg, afg. Stettin 26. April til Manchester. — Kasan, Hansen, ank. hertil 24. April fra Grimsby. — Kentuekv, Andresen, afg. Kristiania 25. April til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. Dunkerque 26. April hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Dunkerque 28. April fra Libau. — Leopold II, Rasmussen, afg. Liban 25. April til Hull. — Loire, Craignou, afg. Stettin 25. April til Riga. — Louise, Kruse, ank. Antwerpen 24. April fra Rotterdam. — Louisiana, Østred, afg. Filadelfia 24. April hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 27. April fra Windau. — Morso, Oest-Jacobsen, afg. herfra 24. April til Antwerpen. — Moskoy, Meldahl, n. Brunnshüttel 26. April for Dunkerque. — Nicolai II, Koss, ank. Riga 27. April herfra. — Nordivlland, Kræh, ank. Antwerpen 21. April fra Pillau. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 14. April fra Ghent. — Omsk, Jønsen, ank. Libau 16. April fra Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 22. April fra Kristianssand. — Peru, Christensen, n. Brunnshüttel 27. April for London. — Pregel, Harder, afg. Antwerpen 24. April til Reval. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Baltimore 25. April fra Newcastle. — Riberhus, Bonnelykke, ank. Stettin 25. April fra Reval. — Rogaland, Wiese, ank. Swansea 24. April fra Liverpool. — Saga, Nielsen, p. Brunnshüttel 26. April til Riga. — Saxo,

Larsen, ank. Stockholm 28. April fra Norrköping. — Seine, Damp, afg. Ghent 25. April til Bordeaux. — Texas, Lissner, oplagt her. — Tiber, Beck, p. Gibraltar 26. April hertil. — Tyr, Thaning, afg. herfra 28. April til Windau. — United States, Wulff, dokker i New York. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 28. April fra Liban.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Barry 15. ds. for Miramichi. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Colastine 6. ds. for Meulgraben. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Neapel 19. ds. for Newmills. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 26. Marts for Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Neapel 16. ds. for Cape Tormentine. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Blyth 11. April. — Pawel Andrejeff, Tannebø, afg. Oran 21. April til Blyth. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Colastine 3. April til Danzig. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Janr. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 7. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Neustadt 21. April. — Helge, Olsen, afg. Riga 25. April. — Rolf, Olsen, ank. Blyth 25. April. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ank. Tyne 22. April.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Oran 18. April. — Helge, Vaaben-Hansen, ank. Oxeløund 25. April. — Martha, Christensen, ank. Memel 17. April. — Elina, Rathje, ank. Swinemünde 23. April. — Therese, Pederson, afg. Swansea 22. April. — Simone, Møller, ank. Dundee 27. April. — Jeanne, Jøffler, ank. Tunis 27. April. — Daisy, Lagesen, ank. Blyth 23. April. — Vera, Risø, afg. Blyth 25. April.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Kjøbenhavn 25. ds. til Sunderland. — Nancy, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 25. ds. til Grimshv. — Nordsoen, Gram, ank. South Shields 27. ds. — Nexø, Basse, ank. South Shields 26. ds. — Fvlla, Christensen, afg. Masnedssund 28. ds. til Riga. — Gerda, Iversen, ank. Tøborg 23. ds. — Hebe, Gregersen, ank. Nantes 25. ds. — Inger, Larsen, afg. Kjøbenhavn 27. ds. til Reval. — Cito, Thøgersen, ank. Blyth 24. ds. — Napoli, Brinch, afg. Middelfart 27. ds. til Nenfahwasser. — Bodil, Uldall, afg. Androssan 25. ds. til Stettin. — Dagmar, Mathiasen, afg. Belfast 27. ds. til Cardiff. — Norma, Nielsen, ank. Seaham 27. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Blyth 28. ds.

Vulcan. Paris, Tholander, ank. West Hartlepool 24. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 26. ds. til Marseille. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Aarhus 21. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Ghent 28. ds. — Brattingsborg, Sønson, ank. Newport 22. ds. — Flynderborg, Thygesen, afg. Libau 21. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Grangemouth 27. ds. — Frederikshørg, Larsen, ank. Cotte 27. ds. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Bona 15. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Ancona 21. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Grimshv 27. ds. — Skanderhørg, Jensen, ank. Huelva 17. ds. — Stegelborg, Alhertsen, afg. Newcastle 25. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. Hull 22. ds. — Søborg, Hansen, ank. Newport 24. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 27. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, afg. Kjøbenhavn 25. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Bangkok 3. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Liban 20. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Stettin 28. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Dunkerque 28. ds. — Ulfshørg, Møllernp, ank. Siracuse 26. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Dundee 24. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 26. ds. — Dansborg, Kühl, afg. St. Johns N. F. 24. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Hamburg 20. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. Riga 18. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Riga 23. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Methil 25. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Børgesen, ank. Boness 27. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Hull 27. ds.

Det estasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 13. ds. til Port Said. — Sibirien, Madsen, afg. Suez 24. ds. til Singapore. — Mahidol, Schmidt, ank. Bangkok 23. ds. — Indien, Berg, afg. Moji 28. ds. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Saigon 25. ds. til Singapore. — Cathav, Jensen, afg. Mangalore 25. ds. til Port Said. — Samni, Dahlenborg, afg. Algiers 20. ds. til Portsmouth. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. ds. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Kjøbenhavn 19. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 23. ds. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. Dominica 27. ds. til Havre. — St. Croix, Christensen, afg. Aalborg 28. ds. til Rotterdam.

Ærs. Energi, Jensen, ank. Nykjøbing F. 20. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Eckernforde 23. ds. — Energi, Svane, ank. Burntisland 24. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Hull 25. ds. — Enigheden, Jensen, ank. Blyth 27. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Hull 27. ds. — Aloy, Lorentzen, ank. Norrköping 23. ds. — Dagny, Fischer, pass. Portland til Kratzwieck 27. ds. — Mary, Clausen, ank. Emden 27. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, auk. Santauder 25. ds. — Ingrid, Winther, auk. Venedig 19. ds. — Karen, Eriksen, afg. Leith 28. ds. til Tyne.

Torm. Sara, Jensen, afg. Blyth 26. ds. til Pillau. — Helene, Sørensen, auk. Blyth 27. ds. — Agnete, Petersen, afg. Svendborg 27. ds. til Blyth. — Hermia, Dam, afg. Königsberg 26. ds. til Boness. — Alice, Schultz, auk. Kjøbenhavn 28. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, auk. Marsoille 15. ds. — Ekliptika, Hemmingson, auk. Swansea 25. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Rufisque 16. ds. — Urania, Clausen, auk. Grimsby 26. ds. — Svend, Schmidt, auk. Aarhus 18. ds. — Nordland, Petersen, auk. hertil 12. ds. — Krouprius Frederik, Clausen, auk. Antwerpen 20. ds. — England, Andersen, auk. Svendborg 10. ds. — Holland, Poulsen, afg. Methil 23. ds. — Rusland, Madsen, auk. Hamburg 26. ds. — Annette Furness, Larsen, afg. Korsør 27. ds. — Lady Furness, Androsen, auk. Methil 25. ds. — Europa, Hansen, auk. Burntisland 27. ds. — Tyskland, Dastrup, auk. Barcelona 21. ds. — Frankrig, Friis, afg. Blyth 23. ds. — Belgien, Nielsen, auk. Kiel 9. ds.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Kjøbenhavn 28. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Karlskrona 27. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, auk. Burntisland 26. ds. — T. M. Werner, Hausen-Holm, afg. Blyth 28. ds. — H. Poutoppidan, Klitgaard, auk. Hull 25. ds. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Dunkerque 27. ds. — St. St. Blicher, Christensen, auk. Helsingør 26. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. Kjøbenhavn 26. ds. til Riga. — Clara, Magleby, auk. Burntisland 27. ds. — Josey, Danm, afg. Syracuse 24. ds. til Smyrna. — Hugo, Steen, auk. hertil 28. ds. — Wilh. Colding, Kurtzhals, auk. Methil 28. ds. — Bogaty, Nielsen, afg. London 27. ds. til Tyne. — Farmatyr, Nielsen, auk. Terneuzen 24. ds. — Veratyr, Villadsen, auk. Sunderland 26. ds.

Frem. Austa, Bagger, auk. Kjøbenhavn 27. ds. — Vera, Thing, afg. Leith 24. ds. til Neufahrwasser. — Freja, Nielsen, auk. Kjøbenhavn 9. ds. — Hertha, Rasmussen, auk. Kjøbenhavn 7. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, auk. Stettin 9. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. Leith 28. ds. til Libau. — Newton, Andersen, auk. Helsingør 26. ds. — Edison, Sørensen, auk. Kjøbenhavn 16. ds. — Washington, Nielsen, auk. London 25. ds.

Ocean. Normanu, Kosbæk, afg. Aalborg 28. ds. til Riga. Allau, Nielsen, auk. Aarhus 25. ds.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, auk. Blyth 28. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Marseille 28. ds. for Hamburg. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Tunis 28. ds. for Boness. — Ove Gjedde, Jans, auk. Carloforte 28. ds.

Søjskibe.

Esbjerg. Inga, Storm, afg. Middlesbro 25. ds. til Esbjerg. — Aetna, Pedersen, auk. Lemvig 27. ds. — Eila, Svendsen, afg. Esbjerg 25. ds. til Thisted. — Sophie, Svarrer afg. Frankfort 12. ds.

Rønne. Prøven, Olsen, auk. Karlshamn 18. ds. — Nestved, Rasmussen, auk. Stolpemünde 19. ds. — Neptun, auk. Kjøbenhavn 24. ds. — Sigurd auk. Karlskroun 23. ds. — Hans Peter, West, auk. Kalmar 24. ds.

Svendborg. Erhardt, Larsen, auk. Oporto 19. ds. — Capolla, Hansen, auk. Neufahrwasser 20. ds. — Ruth, Fallentin, auk. Nakskov 20. ds. — Peter, Jørgensen, auk. Hammerhavn 21. ds. — Grethe, Hansen, auk. Stettin 21. ds. — Martin, Wilde, auk. Pont l'Abbe 16. ds. — Fylla, Rasmussen, auk. Landskrona 19. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, auk. Forvey 20. ds. — Triton, Nielsen, auk. Guernsey 18. ds. — Sevorine, Hansen, auk. Kjøge 21. ds. — Roska, Petersen, auk. London 21. ds. — Neptunus, Jensen, auk. Arendal 24. ds. — Peters Minde, Nielsen, auk. Drøbak 24. ds. — Holge, Carlsen, auk. Grimsby 23. ds. — Mereur, Lind, auk. Goteborg 23. ds. — Kirstine, Sørensen, auk. Norrkøping 24. ds. — Yrsa, Sørensen, auk. Reykjavik 24. ds. — Pampa, Jensen, auk. Solvesborg 27. ds. — Ignatz, Breum, Lund, auk. San Valery en Caux 24. ds. — Katrine, Hansen, auk. Goteborg 25. ds. — Brodrone, Jørgensen, auk. Holyhead 21. April. — Laurits, Dam, auk. Koldbyhave 25. ds. — Immanuel, Jensen, auk. Helsingborg 26. ds. — Hans Emil, Hansen, auk. Hull 26. ds. — Brodrone, Jørgensen, auk. Castletown 27. ds. — Zenitha, Jensen, auk. Hornbæk Red 26. ds. — Kirstine, Gommesen, auk. Dauzig 27. ds. — Freier, Braudt, auk. San Valery en Caux 27. ds. — N. J. Jensen, Larsen, er auk. til Norrkøping. — Minerva, Fugelsang, auk. Riga 27. ds.

Æra. Marie, Weber, auk. Frederiksstad 20. ds. — Alhertha, Madsen, auk. Swinemünde 9. ds. — C. M. Petersen, Petersen, auk. Swinemünde 20. ds. — Svalen, Rosenbeck, auk. Figudraog 18. ds. — Johanne, Stegmann, auk. Solvesborg 19. ds. — Peter, Ohlsen, auk. Rügenwalde 21. ds. — Thor, Kro-

man, pass. 16. ds. Duugeness paa Køje fra Hamburg til Rio Grande. — Leif, Mortensen, auk. Kjøbenhavn 18. ds. — Johanne, Hausen, auk. Pillau 22. ds. — Frøden, Christensen, auk. Sunderland 21. ds. — Maagen, Mortensen, auk. Halmstad 22. ds. — Mars, Stegmann, indkom 20. ds. til Esbjerg. — Kvik, Philipsen, auk. Kjøbenhavn 19. ds. — Danmark, Bager, auk. Llaueilly 22. ds. — Thor, Kronau, pass. Prawle Point 18. ds. for vestg. — Astræa, Svane, afg. Cadix 21. ds. til Rio Grande (do Sul). — A. H. Friis, auk. Memel 22. ds. — Fred, Jørgensen, auk. Styksholm 16. ds. — Hamlet, Rasmussen, er 15. ds. auk. til Rabat paa Rejsen til Saffi. — Ami, Christensen, auk. Carlshavn 23. ds. — Yrsa, Albertsen, auk. Cadix 23. ds. — Lauritz, Folmer, auk. Kjøbenhavn 24. ds. — Rigmoor, Petersen, auk. Hals 23. ds. — Karen, Albertsen, auk. Aalborg 24. ds. — Rotha, Hansen, auk. Cadix 24. ds. — Egir, auk. Cadix 23. ds. — Eden, Petersen, er d. 15. ds. prøjet paa 49° N. Br. 13° V. Lgd. styrende SSV. — Alma Marie, Hansen, auk. Belfast 25. ds. — Bien, Petersen, auk. Stolpemünde 25. ds. — Bertha, Carlsen, auk. Kristianshavn 25. ds. — M. Hay, Petersen, auk. Frederiksstad 22. ds. — Marie, Rasmussen, auk. Middlesborough 25. ds. — Peter, Ohlsen, auk. Ystad 26. ds. — Uffe, Andersen, auk. Goteborg 26. ds. — Emilie, Friis, auk. Langesund 26. ds. — Neptun, Jensen, auk. Kauders 27. ds. — Anne, Schmidt, auk. Sarpsborg 27. ds. — Immanuel, Bager, auk. Blyth 27. ds. — Auor, Rasmussen, auk. Frederiksstad 27. ds. — J. Koefoed, pass. Skagen 24. ds. — Ocelia, Clausen, auk. Fredrikshald 25. ds. — Kirstine, Rasmussen, auk. Falkenberg 26. ds. — Gloria, Fabricius, auk. Kiel 27. ds. — Salus, Jensen, auk. Boness 27. ds. — Kirstine, Raahauge, auk. Newcastle 27. ds. — Emanuel, Schmidt, auk. Kjøbenhavn 27. ds.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Hændlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

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.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

898. Vrag uskadeliggjort. Kattegat. Vraget af Jagten med Bunden opad, som den 18. April 1908 blev observeret 10 Sm SØ. for Fyrskibet »Hals«, er indslæbt til Mariager-Fjord.

Vraget af Skonnerten med Bunden opad, der den 20. April 1908 laa paa 56°18' N. Br. 11° 0', Ø. Lgd., er uskadeliggjort. Mærkeskibet er inddraget. Vragresterne ligger paa 56° 20', N. Br. 11° 2', Ø. Lgd. Mindste Dybde over Vragresterne 13 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 837. Kjøbenhavn 1908).

899. Forestaaende Udlægning af Lystønder. Sprogø S. og Nyborg-Fjord. Store-Bælt. Midt i Maj 1908 udlægges følgende Lystønder til Vejledning for Statshærens Dampskibe:

1/2 Sm S. for Sprogø Fyr en Lystønde med rød- og hvidstribet Stativ. Den viser rødt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 3/10 Sek., Mørke 2/10 Sek.

I Nyborg-Fjord, ud for den midterste Prik ved Lindholm-Grund i e. 8,5 m Vand en Lystønde med rødt Stativ. Den viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 3/10 Sek., Mørke 2/10 Sek. (Kort Nr. 156, 157, 162, 163 og 220. Danske Lods, Side 318 og 323. Fyr-Fort. Nr. 230 A og 252 A, Som.-Fort. Side 19).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

900. Afmærkning forandret. Karlskrona. Sverrig. Ved Karlskrona er Forandringen i Afmærkningen ved Indløbet Ø. om Aspø og SV. for Værftet nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 161. Kjøbenhavn 1908).

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, snalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

901. Afmærkning forandret. Pukavik. Uden for Pukavik er Forandringen i Afmærkningen nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 160. Kjøbenhavn 1908).

902. Klokketønde atter udlagt. Britorna. Gotland Ø.-Kyst. Britorna Klokketønde er atter udlagt paa Station.

903. Fyrskibet »Grundkallen« udlagt. Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i Gäfle er Fyrskibet »Grundkallen« den 23de April 1908 afgaaet til sin Station.

904. Fyr ødelagt. Farvand spærret. Gäfle. Fyret paa Barsa-grund paa Gäfle indrerret er ødelagt af Iseu. Fundamentet er fort i Farvandet, der foreløbig er spærret for større Skibe. 60° 41' 5" N. Br. 17° 12' 24" Ø. Lgd.

905. Fyr forhøjet. Rügenwaldermünde. Tyskland. Det røde faste og det grønne, faste Fyr, henholdsvis paa Ø.- og V.-Molehovedet ved Rügenwaldermünde, er forhøjet. Flammens Højde: 12 m. 54° 26', N. Br. 16° 22', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 369. Kjøbenhavn 1908).

906. Lys- og Klokketønde udlagt. Libben. Rügen NV. Paa Styrbords Side i Farvandet Libben er Tønden Libben E til Forsøg ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Trø-Blink hver 15 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 8 Sek. 54° 34' 10" N. Br. 13° 9' 50" Ø. Lgd.

907. Fyr forhøjes. Burgstaaken. Fehmarn. Den 15. Maj 1908 forhøjes Burgstaaken ovre Fyr. Det vises da fra en sort Mast. Flammens Højde: 7,5 m. 54° 25' 22" N. Br. 11° 11' 42" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

908. Vrag afmærket. Risørbank. Mandal. Norge. Vraget af »Inglewood« ved Risørbank ved Mandal er afmærket med to grønne Tønder og om Natten med en hvid Lanterne.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

909. Fyr midlertidig upaalidelig. Hörnum Odde og Amrum. Tyskland. Den 12. Maj 1908 og muligvis de følgende Dage kan Hörnum Odde ovre Fyr og Amrum Tvurmærkefyr paa Grund af Forsøg brænde upaalideligt fra Kl. 8 til Kl. 12 Aften.

910. Tønder flyttet. Süderaus. I Süderaus har der V. for Tønde Nr. 1 dannet sig en Grund med mindre end 1,5 m Vand. Tønde Nr. 1 er derfor flyttet til Grundens V.-Ende, 54° 35' 36" N. Br. 8° 25' 25" Ø. Lgd., og en sort Tønde Nr. 1a udlagt ved dens Ø.-Ende, 54° 35' 50" N. Br. 8° 27' 30" Ø. Lgd.

911. Midlertidig Forandring af Belysning. Helgoland. Fyrene paa N.-, Ø.- og V.-Baakerna paa Düneinsel er midlertidig slukket og de to midlertidige Lystønder udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 684. Kjøbenhavn 1908).

912. Fyrskibet »Elbe I« midlertidig ombyttet. Elben. Den 1. Maj 1908 ombyttes Fyrskibet »Elbe I« midlertidig med et Reservefyrskib. Dette er ikke forsynet med Gnistelegraf og Undervandsklokke.

913. Tønder midlertidig udlagt. Osterriff. Elben. Til Brug ved Uddybningsarbejder ovenfor Fyrskibet »Osterriff« er udlagt: Tre røde Spiritønder henholdsvis 2 1/2 Kbl nedenfor og 2 1/2 og 5 1/2 Kbl ovenfor Spiritønde a/b, samt to sorte Spidstønder mellem Tønde Nr. 22 og Tønde Ost med Kryds, i en Afstand af henholdsvis 2 1/4 og 5 1/2 Kbl fra den første.

914. Undervands Klokketønde udlagt til Forsøg. Nordergründe. Weser. V. for Nordergründe, c. 500 m S. for den hvide Baaketønde Nordergründe W., or til Fyrskibet udlagt en Undervands Klokketønde. 53° 56', N. Br. 7° 58', Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 457. Kjøbenhavn 1908).

915. Forandring i Afmærkning. Blaa Balje. Jade. Den rød og sort sribede Baaketønde ved Indløbet til Blaa Balje er nu som Anduvningstønde mærket Blaa Balje og de fire røde Stumptonder er mærket B/A, B/B, B/C og B/D og har faaet Stager henholdsvis med Flag, Kors, Kegel med Spidsen opud og Kegel med Spidsen nedad. Afmærkningen forandres efter Farvandet. Anduvningstønden: 53° 48' 3" N. Br. 7° 59' 20" Ø. Lgd.

916. Tønde forandret Nummer. Hoek van Voorst. Zuydersee. Holland. Stumptonde Nr. 11 med afkortet Kegel (Steenen van Vollenhove) har nu Nr. 8 a. 52° 40' 22" N. Br. 5° 52' 46" Ø. Lgd.

917. Tønde flyttet. Slijk. Zuydersee. I Slijk er Stumptonde Nr. 5 flyttet til 52° 40' 10" N. Br. 5° 16' 28" Ø. Lgd.

918. Forandring i Afmærkning. Scheurak og Oude Vlie. I Scheurak er den røde Vager Nr. 8 med to Balloner flyttet til 53° 5' 7" N. Br. 5° 9' 59" Ø. Lgd. En rød Vager Nr. 8 b med to Balloner er udlagt paa 53° 5' 43" N. Br. 5° 10' 59" Ø. Lgd.

919. Gnistelegrafering, Stormsignaler og Undervandssignaler midlertidig indstillet. Fyrskibet »Haks«. I Fyrskibet »Haks« er Gnistelegrafering, Stormsignaler og Undervandssignaler midlertidig indstillet.

920. Dybde. Vlie van de Noordplaten. I Vlie van de Noordplaten er Dybden nu midtfarvands 3,5 m.

921. Slukning af Fyr. Oostduinkerke. Forandring af Fyr. De Panné. Belgien. Den 1. Maj 1908 slukkes Oostduinkerke hvide, faste Fyr. 51° 8' N. Br. 2° 40', Ø. Lgd.

Samtidig forandres De Panné grønne, faste Fyr til et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20,2 m. Synsvidden: 6 Sm. 51° 6' 12" N. Br. 2° 35' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131.)

922. Belysning og Afmærkning forandret. Thomsen. England. I Barrow Deep, Black Deep, Duke of Edinburgh Channel, Princes og Queens Channels er Forandringen i Belysning og Afmærkning nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 139. Kjøbenhavn 1908).

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

923. Fortøjtønder udlagt. Baie de Quiberon. Frankrig. I Baie de Quiberon er Fortøjtønder udlagt paa 47° 28' 51" N. Br. 3° 3' 44" V. Lgd., paa 47° 28' 42" N. Br. 3° 3' 46" V. Lgd., paa 47° 28' 25" N. Br. 3° 2' 7" V. Lgd., og paa 47° 27' 47" N. Br. 2° 59' 9" V. Lgd.

924. Ny Kanal aabnet. Tarfia. Guadalquivir. Spanien. Den ny Kanal Tarfia i Guadalquivir er nu aaben. Den er 4000 m lang, 80 m bred med mindst 6,5 m Vand ved Lavvande.

925. Undervands Taagesignaler. Fyrskibene »Pollock Rip« og »Great Round Shoal«. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fra den 9. Maj 1908 gives Taagesignal med Undervands Klokke paa Fyrskibet »Pollock Rip« Nr. 47 med Fem-Slag, 5 Sek. Pause, Fem-Slag, 5 Sek. Pause. 41° 32' 17" N. Br. 69° 54' 36" V. Lgd., og paa Fyrskibet »Great Round Shoal« Nr. 42 med To-Slag, Pause 5 Sek., To-Slag, Pause 5 Sek. 41° 24' 10" N. Br. 69° 54' 55" V. Lgd.

926. Tønder forandret. Ambrose Channel. New York Lower Bay. I Ambrose Channel er de sorte Spiritønder Channel A C 3, Channel A C 15 og Channel A C 19 ombyttet med Stumptonder.

927. Fyr forandres. Swash. Ocracoke Inlet. North Carolina. Den 1. Maj 1908 forandres Swash hvide, faste Fyr, som staar i 2 m Vand paa NØ.-Siden af Swash Channel, 1 1/2 Sm N. 32° V. fra Cokle Shoal Fyr, til et rødt, fast Fyr, i øvrigt uforandret. 35° 7' 42" N. Br. 76° 0' 30" V. Lgd.

928. Vrag uskadeliggjort. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« SV. North Carolina. Vraget af Skonnerten »Helen E. Taft«, der laa sunket 18 Sm S. 45° V. fra »Cape Lookout Shoals« Fyrskib, er sprængt. Mindste Dybde over Vraget 40 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 475. Kjøbenhavn 1908).

929. Grund fundet. Main Ship Channel V. Key West. Florida. En 5,5 m Grund ligger c. 2 1/2 Kbl N. 75° V. fra Anduvningstønden for det S-lige Indløb til Main Ship Channel, fra Ship Channel Shoal Baake Nr. 5 i S. 85 1/2° V., og fra Key West Fyr i S. 3 1/2° V.

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

930. Fyr nedlagt. Hitchcock Reef. Galveston Harbor. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyret paa Hitchcock Reef, ud for Pelican Spit Ø.-Ende, er nedlagt. Banken borttages. 29° 19' 29" N. Br. 94° 46' 47" V. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg. Korts eller Bogs Nr. Tyskland:

Segelhandbuch für die Ostsee. Zweite Abtheilung. Das Kattegat und die Zugänge zur Ostsee. Vierte Auflage. 1907.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. April 1908. — Navigationslærer V. G. Andersen. — Schematisk Oversigt over en Del danske Dampskibsselskabers Driftsresultater i 1907. — Højesteretsdom. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — Norske Minimalfragter for Trælast fra Kanada. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havvarier. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

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.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

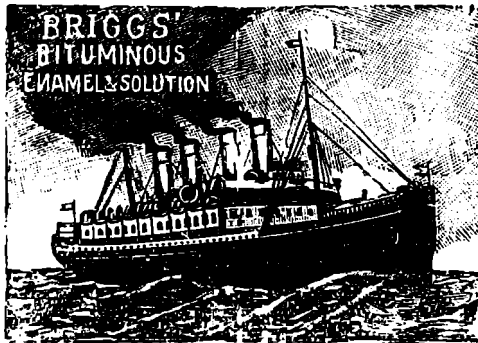
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

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“.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emaljen
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for barmig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

LANDMANDSBANKEN

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. April 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	80	80	80 ¹ / ₄
Danmark	—	—	75
Norden	74 ¹ / ₂	74 ¹ / ₄	49
Kjøbenhavn	—	47 ³ / ₄	75
Carl	—	71	75 ¹ / ₂
Dannebrog	—	72 ¹ / ₂	48 ³ / ₄
Skjold	—	47	35
Urania	—	30	51
Union	—	49	—
Dampsk. af 1896	—	—	—
Højndal	—	—	—
Østasiatiske	115 ¹ / ₂ — ³ / ₄	115 ³ / ₄	116
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	10 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂
Gorm	—	75	85
Torm	—	50	70
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	45-44 — ¹ / ₂	43 ¹ / ₄	44
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	97 ¹ / ₂	100
5 % Østasiask. Komp.	—	99	101
Stats- og Kredtforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	81	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	87	89
4 % — — — 2. Serie	—	91 ³ / ₄	92
4 % — — — 1. —	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	86 ³ / ₄	87 ¹ / ₄
4 % — — — 7. —	—	91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	91 ¹ / ₄	93
4 % Østift. Kreditf.	—	92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank	150 ¹ / ₂ — ³ / ₄	150 ¹ / ₂	150 ³ / ₄
Privatbank	99 — ¹ / ₄	99 ³ / ₄	99
Landmandsbank	121 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	121 ¹ / ₄	121 ¹ / ₂
Handelsbank	124 ³ / ₄ — 125	124 ³ / ₄	125
Grundejerbank	33 — 34	33 ³ / ₄	33 ¹ / ₂
Burm. & Wain	71 ¹ / ₂ — ³ / ₄	71 ³ / ₄	72
Helsingørs Jærnsk.	—	103 ¹ / ₂	105
Sukkerfabr.	221 — 225	226 ³ / ₄	227
Bryggeri Aktier	113	142 ³ / ₄	143 ¹ / ₂

Vekselkurs d. 28. April 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.22	18.19
Paris	72.65	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Bers d. 28. April 1908.

Russiske Noter	213.95
4 % Russiske Consols	81.60
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	73.00
5 % Mexikanske 1899	100.60
5 % Rumænske Stats	100.60
4 % — — — 1890	91.80

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

„Foren. Dampsk.“ 90,000, „Norden“ 6,000, „Kbhvn.“ 2,000, „Dannebrog“ 20,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 362,000, „Østas. Komp.“ 252,000.

Møller & Rée

Bankforretning, 16, Ved Strandg.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Sømand.

En ung, rask Mand, som er kendt i de indenrigske Farvande, kan for Sommeren faa Plads som Fører af en stor Lyst-Motorbaad.

Vedkommende maa kunne passe en større Wolverine-Motor samt eventuelt reparere mindre Skader.

Billet, mærket: „Sømand 256“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor inden den 2. Maj.

Kompagnon.

Som saadan søges en ung Mand med en Formue af c. 30,000 Kr., til en af Landets største og i bedst Drift værende Sejlmagerforretning, for efter faa Aars Forløb helt at kunne overtage denne

Billet, nrk.: „Kompagnon 254“, bedes indlagt paa Bladets Kontor.

Limfjorden.

I Oddeund Nord er der aabnet en velforsynet Skibsprovianterings-Forretning.

Brødrene Stabell.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Skib til Salg.

Paa Grund af Dødsfald henligger Galease „Thomas“, der maaler 36 Tons, laster 77 Tons d. w., til Salg i Maarup Havn, Samsø. Henvendelse til Havnefogeden.

Skibsproviantering

N. I. Pedersens Eftflg.
(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
Billigste Priser. Bedste Betjening.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37, Næskov. Tlf. 102

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Højgade Nr. 26, ved Haven.

C. P. Schweiglers
Skisbageri.
Dynkarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Captain Axel Björklöf
Stevadore.

Kotka, Finland.

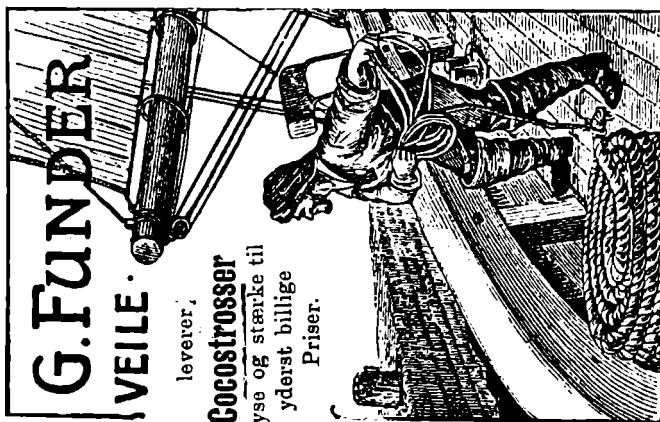
Telegram's: Björklöf — Kotka

J Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

E. v. Mehren
Mægler
Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Gaver til Sømandmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.



G.FUNDER
VEILE
leverer,
COCOSTROSSER
lyse og stærke til
yderst billige
Priser.

Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Passagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

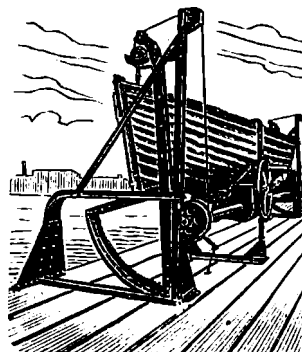
KAY DYHR.

(Iodshavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69, Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: KAYDYHR.



De private Assurandører l.m.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort Illustrerede Katalog.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

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 7232.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's
Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget høchørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpson, Nyhavn 28.

Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget høchørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

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

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmellid“.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i
Skibsproviant.

Telegramadr.:
„Smiths“,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith“,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri
Vejle

anbefaler sig med alt til Faget høchørende
Reel og billig Betjening garanteres.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Taifuntrosser

Eneforhandler

Julius F. Schierbeck

Telefon 443. Amaliegade 41 Telefon 443.

Billigste Skibsproviantering

Stort Lager af
Sejldug og alle Skibsartikler.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette at igangssette, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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 Ody, 20, Tel. 156.

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

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

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

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 Tillyes Boghandel.

Odense Exportslagteri

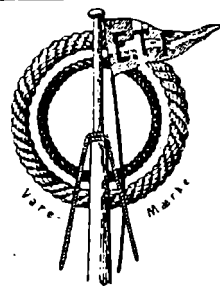
leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prøvlister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 465 & 600.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr. 1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Naturlig Fløde! Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhavn. Telefon-Nr. 42

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palmé 470 x.

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. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 5. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3083 Telegr. Adr. Amlants **Toldbodvej 22.**
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slangar af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasse dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuuk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

**Tuborg
Porter**

Kraftig, fyldig, velmagende.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smithans,
St. Petersburg“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

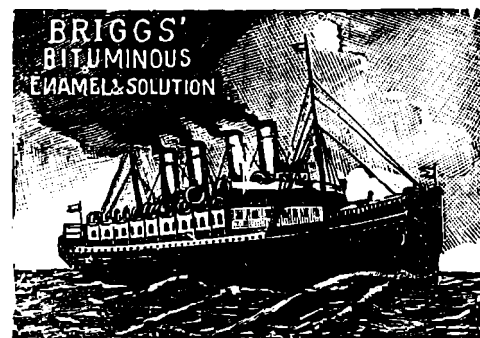
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

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“.



Emallien

paalægges varm — 1/10“ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dek

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 21, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Kompagnon.

Som saadan søges en ung Mand med en Formue af c. 30,000 Kr., til en af Landets største og i bedst Driift værende Sejlmagerforretninger, for efter faa Aars Forløb helt at kunne overtage denne.

Billet, mrk.: „Kompagnon 254“, bedes indlagt paa Bladets Kontor.

Skibsprovantering

N. I. Pedersens Eftlg.

(Rudolph Andersen.)

Eshjerg.

Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade

Telefon 20.

Billigste Priser. Bedste Betjening.

Gaver til Sømandsmissionen i frømmede Havne bedes sendt til Kasseren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværksbøvn.

Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,778 y.

FORSTÅDERNES



Prima Rugbrød
til
Skibsprovantering.

Telefon 4922

BRODFABRIKER

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2862
Alt Skibearbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skibsfører Sigurdens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 27, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdson, Nordby, Fang.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Provantering
paa Pladsen.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhjørn box sælges med fabrikkens fulde garanti.

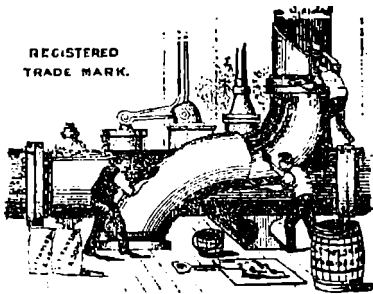
NEW YORK STENFABR. YANIA

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.: „Vanhaarst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



REGISTERED
TRADE MARK.

Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmateri-
alier af Infusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Døjhed og Velemag.
Faas hos alle Skibsprovanteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eftlg., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

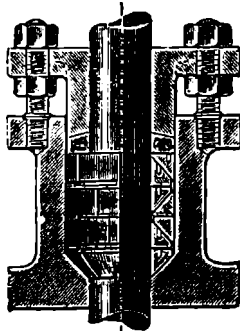
RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provanteringshandlerne.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer faaes 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 510.

Sandballast

leveres hurtigt fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger
Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, B.
Telf. Øbro 1126 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.

Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftlg.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson
Skibsprovantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

PALF SØRENSEN EFTL.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Picceez, Kikkerter.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Gensidig

Løsøre- og Livsforsikring for Officerer i Dampskibe.

Medlemmer, der har Krav
paa ovennævnte Foreninger,
bedes anmelde deres For-
dringer bilagt med nødven-
dige Oplysninger til Alm.
Skibsførerforening, Dansk
Styrmandsforening eller Ma-
skinmestrenes Forening.

Motoren „Gideon“

er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 5. Maj 1908.

Rømningssager er i Almindelighed uden større Interesse, og naar disse Sager ikke deslo mindre troligt registreres med et Par Linier her i Bladet Uge for Uge, saa er i al Fald en af Grundene den, at det har sin Betydning, at Sølovens Bestemmelser om Straf for Rømning erindres som andet og mere end et dødt Bogstav.

Det at en Matros rømmer fra det Skib han er mønstret ud med, er nu en Gang ikke det samme, som at en Tjenestepige løber af sin Plads. Begge Dele er ganske vist simple Kontraktbrud, men dette er i Virkeligheden ogsaa den eneste Lighed mellem de to Tilfælde, og den, der ikke af sit Kendskab til Skibsfartens særlige og berettigede Krav kunde slutte sig til Forskellen, vil af Sølovens §§ 298—301 grundigt blive belært om, at en saadan er til Stede — endog en ganske væsentlig.

Den paa andet Sted i Bladet refererede Dom i S. S. Nr. 49/1908 er imidlertid af ganske særlig Interesse, idet den beskæftiger sig med en Art af Rømnings-tilfælde, om hvilken der har hersket nogen Uklarhed. Den Paagældende, en Mellemdæksopvarter om Bord paa S/S »United States«, havde i Følge sin Stilling intet med Skibets Navigering eller Arbejdet i Maskinen at gøre, og der kunde saaledes rejses Tvivl om, hvor vidt han i Tilfælde af Rømning maatte falde ind under de sædvanlige Regler for Tiltale og Straf. I Virkeligheden er denne Tvivl bleven rejst, og det er ingen Hemmelighed, at Justitsministeriet i sin Tid har indtaget og formentlig endnu indtager det Standpunkt, at en Opvarter ikke kan henregnes under det egentlige Skibsmandskab*) og derfor ikke kan være underkastet Straffebestemmelsen i Sølovens § 298. Vedkommende Mellemdæksopvarter havde imidlertid faktisk underskrevet en Forhyringskontrakt, var paamønstret, tilført Bemandingslisten og forsynet med Søfartsbog paa lignende Maade som Skibets øvrige Besætning. Væsentligt i Henhold til disse Grunde har nu Sø- og Handelsretten afgjort Spørgsmaalet ved at afsige Dom efter § 298, og det forekommer os, at der er god Grund til at være tilfreds med dette Resultat.

Den Tanke, der ligger til Grund for Sølovens § 298, er jo nemlig den, at det forsættelige Kontraktbrud fra en Sømands Side kan medføre saare alvorlige Konsekvenser for den anden Part, ja i givet Tilfælde maaske udsætte den øvrige Besætning, Skib og Ladning for Fare. Men er Forholdet ikke meget nær det samme, naar Talen er om Opvartningspersonalet paa en af D. F. D. S.'s Udvandrersbaade. Hvis en væsentlig Del af dette Personale rømmer, vil Skibet lige saa vel blive stoppet, som naar en tilsvarende Del af Dæksmandskabet ulovligt forlader Tjenesten. Rent bortset herfra vilde forøvrigt det af Justitsministeriet indtagne Standpunkt, for saa vidt dette var blevet godkendt af en Dom, meget let have ført til grove Misbrug til uforholdsmæssig stor Skade for det Rederi, det gik ud over, og ogsaa af denne Grund synes det os utvivlsomt, at man bør modtage Sø- og Handelsrettens Dom med Tilfredsstillelse.

Efter hvad vi erfarer, vil Sagen blive appelleret, og Forholdet vil saaledes i en nær Fremtid blive endelig afgjort ved en Højesteretsdom.

De forenede Stater i Nordamerika, der paa flere Punkter indenfor Navigeringens Sikkerhedstjeneste synes at være ikke saa lidt foran de europæiske Stater, anvender nu i omfattende Grad den traadløse Telegraf til at give Skibe i rum Sø Meddelelse om rapporterede Hindringer for Sejladsen.

I Følge »Pilot Chart.« for April Maaned modtager Fyrskibe og Landstationer ved De forenede Staters Atlanterhavs- og Stillehavskyst, som er udrustet med Apparater til traadløs Telegrafering, daglig — eller saa ofte det viser sig nødvendigt — gennem »Hydrographic Office« Meddelelse om de til Institutet indberettede farlige Hindringer for Navigeringen, for derefter at kunne telegrafere dem til Skibe i Søen.

Disse Telegrammer, der udsendes tre Gange daglig nemlig Kl. 6 Morgen, 2 Em., og 10 Aften og indledes med Ordet »Obstruction«, indeholder Oplysninger om Hindringens Beliggenhed, Bredde og Længde eller Pejling og Afstand, dens nærmere Beskaffenhed og endelig Datoen, paa hvilken den sidst blev observeret. Ved Forespørgsler pr. Traadløs fra Skibe i Søen vil disse Meddelelser og saadanne meteorologiske Oplysninger, som er tjenlige for dette Øjemed, altid uopholdelig blive afsendt, idet de ekspederes forud for almindelige Forretningstelegrammer.

De traadløse Telegrafstationer ved Atlanterhavskysten som har størst Chance for at kunne give Meddelelser af denne Art er: Cape Cod, Nantucket Shoals Lightship, Cape Henlopen, Cape Henry, Diamond Shoal Lightship, Jupiter Inlet, Key West Naval Station og New Orleans Naval Station.

Navigationdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Temin bestod ialt følgende Antal Elever:

1st Afdeling	40 (afvist 5),
Tillægsprøve i Maskinlære	2 —)
2den Afdeling i Navigation	40 (— 2),
Geografi og Vejlære....	35 (— 1),
Engelsk	31 (— 4).
Søret og Handelsvidenskab	35

Dampskibskoncession. (Ritz. Bur.) Til »Voss. Ztg.« telegraferes fra St. Petersburg: To afskedigede Søofficerer har faaet Koncession til Oprettelse af en Kystskibsfartslinie mellem russiske og finske Østersøhavne. Skibe og Mandskab skal i Tilfælde af Krig stilles til Disposition for Flaaden. Czaren skal personlig have bidraget 250,000 Rubler til Foretagendet.

I Følge Telegram fra Firmaet Hans Smith, Kronstadt, d. 4. ds. er Skibsfarten paa denne Havn nu aabnet.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 49/1908, afsagt den 29. April 1908. Det Offentlige mod Tiltalte C. V. F. J.

I Marts 1906 lod Tiltalte sig forhyre med den D. F. D. S. tilhørende Dampner »United States« som Mellemdæksopvarter paa ubestemt Tid. Han gjorde Tjeneste som saadan paa Rejsen til New York, hvor han uden Tilla-delse hemmeligt forlod Skibet, idet han havde Haab om at faa en bedre lønnet Plads som Opvarter i Land.

Tiltalte gjorde under normale Forhold kun Tjeneste som Opvarter, han havde intet med Skibets Navigering at gøre, men var opført paa Sikkerhedsrullen som hørendé til en af Baadene og til en af Sprøjterne. Han var

*) Se Dansk Søfartstidende af 23. Maj 1907.

som alle de andre Opvartere om Bord paa Skibet forhyret af Rederiet, idet han ligesom Fyrbødere og Matroser paa Dampskibsselskabets Forhyringskontor havde underskrevet de »Forhyringsregler«, som i dette Tilfælde gør Tjeneste som Forhyringskontrakt, og han er senere bleven opført paa Skibets Bemandingsliste og paamønstreret Skibet af Mønstringsbestyreren, ligesom han er forsynet med Søfarts- og Afregningsbog.

Efter Tillaltes egen Forklaring er han, da han rømte, gaaet ud fra, at det var ulovligt, og han har ikke, da han rømte, lænket over, at der med Hensyn til Rømningsstraf kunde være Forskel paa ham og Matroser eller Fyrbødere.

Under Sagen har Spørgsmaalet om, hvorvidt Opvartere, der som Sigtede ikke deltager i Arbejdet med Skibets Navigering eller i Arbejdet med Maskinen, i Rømningsstilfælde falder ind under Straffebestemmelsen i Sølovens § 298, været gjort til Genstand for nærmere Drøftelse, men ligesom saadanne Opvartere haade før Sølovens Ikrafttræden og efter denne er bleven straffet for Rømning, maa Retten betragte Opvartere, som er forhyret paa samme Maade som Skibets øvrige Besætning, optaget paa Bemandingslisten og paamønstreret Skibet, som knyttet til Skibet paa en saadan Maade, at de, naar de uden Tilladelse forlader Skibet, rammes af den fornævnte Straffebestemmelse.

Tilltalte vil derfor være at anse efter Sølovens § 298 med en Straf, der findes at burde bestemmes til simpelt Fængsel i 14 Dage samt betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Sverige og Østnorge til England og Kontinentet er der vedvarende følelig Mangel paa prompte Ladninger, saa at der kun sluttet meget enkelte udgaaende Fragter til den iøvrigt ikke store fragtledige Tonnage. Østnorge er fremme med enkelte Islaster, men Rederne foretrækker nu at placere den ledige Tonnage fra Sydbotten eller Finskebugten, hvorfra der i den forløbne Uge er sluttet nogle Fragter specielt til franske Havne til Minimalraterne, medens de vestlige Landsdele holder paa lavere Rater for Trælaster, og Islasterne giver daarlig Udlosning paa Grund af, at denne Vare er mere porøs i dette Aar end sædvanlig. Salg af Trælaster er meget indskrænket, saa at der ikke er nogen Bedring at øjne i en nær Fremtid. Returfragterne er fremdeles lave, men Virkefeltet er nu mere udvidet, saa at Skibene kan holdes i Fart.

Siden sidste Indberetning er bl. a. afsluttet:

115 Stdr. D/B., Boards Sundsvall/Courseulles 48 Frcs.,
110 Stdr. D/B., Boards Nederkalix/Lorient 53 Frcs.,
105 Stdr. D/B., Boards Trångsund/Paimpool 47 Frcs.,
130 Stdr. D/B., Boards Haparanda/Concarneau 52 Frcs.,
80 Stdr. D/B., Boards Sørnäs/Pont l'Abbe 54 Frcs.,
200 Tons Lervarer Helsingborg/Hartlepool 6/9, 300 Tons Kul Carriden/Nyborg £ 6.5.

At de citerede Befragtninger tør være Bevis for, at Minimalfragterne kan opnaas, naar Rederne overholder deres indgaaede Forpligtelser, er ret indlysende, særlig da disse Fragter har været udbudt i Maaneder til lavere Rater, og Markedet iøvrigt har været elendigt for hele denne Fart; men det maa samtidig beklages, at flere skandinaviske Redere, ogsaa danske om end i mindre Omfang, har afsluttet flere Forudbefragtninger under Minimalraterne, hvilket maa misbilliges meget. Ved disse Brud løber man den Risiko, at Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, som bevislig har bragt Rederne betydelige Fordele, vil gaa sin Opløsning i

Møde, idet det tør være indlysende, at de pligtro Redere og Mæglere ikke vedvarende vil lade sig distancere af deres febrilske Kolleger, og man vil da atter være prisgivet til den tidligere vilde Konkurrence.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har ingen væsentlige Forandringer at opvise fra den forløbne Uge. Kongsberg stiller 10 Mark i Udsigt for Rugbasi/Olje-kager og har sluttet 4 Mark pr. Ton for Oljekager til Danmark, Sydsverig; Danzig noterer slet intet; Colberg, Stolpmünde byder for Havre 4½ Mark, hvilket ogsaa kan faas fra Stralsund, derimod vil fra Greifswald endog 5 Mark for Havre kunne gennemføres, hvilken Rate ligeledes er opnaaet fra Anklam. Lübeck har i den sidste Tid været meget flov, og Skibene har maattet ligge i længere Tid fragtsøgende. I Hamburg er det noget bedre, bl. a. sluttet for Majs og Byg til Barth 4½ Mark.

ab Kjøbenhavn er det vedblivende meget stille, og hvad der sluttet er kun til meget lave Rater, saaledes blev flere Skibe sluttet for Gasrensingsmasse til Stettin til kun 2¾ Mark, fremdeles for Hvede til Falkenberg 12 Øre.

Stenlasterne fra Sverige er det lige sløjt med, og det er ret vanskeligt at slutte Skibe paa Forhaand herfor.

Generalforsamlinger.

Store nordiske Telegrafelskab

afholdt d. 25. ds. sin aarlige Generalforsamling, som dirigeredes af Hojesteretsadvokat Zahle. Den administrerende Direktor, Kammerherre Suenson aflagde Beretningen for Aaret 1907. Kablernes Tilstand var tilfredsstillende. Kablet St. Petersburg—Libau—Sjælland var i Aarets Løb blevet heldigt nedlagt, og det solide Kabel fungerede tilfredsstillende. Dets Etablering havde bl. a. haft til Følge, at den vigtige og omfangsrige Korrespondance mellem St. Petersburg og Paris kun er underkastet én Omtelegrafering. Selskabets ny Telegrafbygning i Shanghai er i Aarets Løb bleven fuldført. Antallet af Selskabets Personale var fra 1900 til 1907 steget fra 500 Personer til c. 900. Der var fort indgaaende Forhandlinger med Kina og Japan om Fornyelse af Selskabets Koncessiouer. Medens de vidtgaaende Indrømmelser, Selskabet havde gjort, syntes at have tilfredsstillet Kina, havde man været mindre heldig i Japan. Forhandlingerne, der i Øjeblikket var afbrudt, vilde blive fortsatte under Konferencen i Lissabon i næste Maaned. Sluttelig meddelte Kammerherren, at det var hans Hensigt paa Grund af svækket Helbred at søge Fritagelse for Hvervet som administrerende Direktor, og han vilde i den Anledning foreslaa en Omordning af Hovedadministrationen, saaledes at Direktoren erstattedes af en Direktion. Han vilde imidlertid være villig til at beholde Posten som Bestyrelsens Formand.

Grosserer Moses Melchior og Direktor Teisen udtalte under Forsamlingens udelte Tilslutning, begge en dyb Beklagelse af, at Kammerherren havde taget den nævnte Beslutning, og de udtrykte begge deres Anerkendelse af Kammerherrens uvurderlige Fortjenester af Selskabet.

Kammerherre Suenson udtalte, at en væsentlig Del af Anerkendelsen for de vundne Resultater kom hans gode og trofaste Medarbejdere tilgode. Det var hans Overbevisning, at det opslidende daglige Arbejde burde udfores af Mænd, som var i deres bedste Alder, lige saa heldigt som det var, at der i Administrationen sad Mænd med Erfaring.

Den administrerende Direktor aflagde derefter Regnskabet. Dette godkendtes, og det voptoges at udbetale 20 pCt. i Udbytte.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Grosserer Moses Melchior.

Dampskibsselskabet Danmark

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Sonne aflagde Beretning og Regnskab.

Driften havde lidt under de herskende trykkede Tider. Selskabets Skibe havde iøvrigt sejlet godt. Men Strejkerne i de nordevropæiske Havnebyer og de høje Kulpriser havde gjort store Skaar i Indtægten.

Der var opsejlet en Brutto Fragt af Kr. 1,113,843. Efter Fradrag af Udgifterne foreligger der et Overskud af Kr. 105,741. Af disse henlægges Kr. 70,000 til Reservefondet, medens Kr. 35,000 eller 2½ pCt. Udbytte, udbetales til Aktionærerne. Skibenes borte Værdi er Kr. 1,886,618. Reservefonden udgør Kr. 150,785.

Justitsraad Møllmann ankede over, at flere af Selskabets Skibe var for gamle, og at Flaaden i det hele taget burde været for-

nyet paa et tidligere Tidspunkt. Han blev imodgaaet af en anden Aktionær, Grosserer Christensen, der forsvarede Ledelsen.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Kommandør Mægaard og i Stedet for Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører P. G. C. Jensen, der paa Grund af manglende Tid ønskede at trække sig tilbage, valgtes Højesteretssagfører Moldrup.

Dampskibsselskabet Fiona

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Axel Dam dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen, fremsatte de ved den ordinære Generalforsamling behandlede Forslag til Forandring i Lovens § 13, gaaende ud paa, at kun Aktionærer, der repræsenterer en Fjerdedel af Aktiekapitalen, har Ret til at fremsætte Forslag til Generalforsamlingen.

Ved skriftlig Afstemning vedtoges Forslaget med 109 St. mod 1.

Fra en Aktionær forelaa Forslag til Nedskrivning af Aktiekapitalen efter en foretaget kritisk Revision m. m.

Ved skriftlig Afstemning forkastedes imidlertid Forslaget med 109 Stemmer mod 1.

Havarier og Forlis.

Maja, Dnysk, af Kjøbenhavn, kom d. 30. April i Kaiser Wilhelm-Kanal i Kollision med den svenske Damer »Trelleborg«. »Maja« fik mindre betydelig Skade paa Stævnen, »Trelleborg« derimod fik megen Skade om Bugbord.

Anna Maria, Tjalk af Brunshüttel, afsejlede d. 22. Februar d. A. fra Aarhus med en Ladning Svovlkis, bestemt til Råå; Skibet er endnu ikke ankommet til sit Bestemmelsessted, heller ikke har man hørt eller set noget til det siden Afsejlingen, hvorfor det desværre maa antages, at det er gaaet under med Mand og Mus. Besætningen bestod af 3 Mand.

Dagmar, norsk Skonnert, kom d. 27. f. M. paa Grund paa Egholm Flak, men kom atter flot med Assistance af Bjergningsdamperen »Fredorikshavn« og iudbragtes til Skjelskør.

Dorothea, Galease, strandet ved Sjørup, er med Svitzers Assistance bragt flot og ind i Randers Havn.

Marie, Galease af Nyborg, kom d. 28. ds. paa Rejsen fra Krik til Thyborøn med en Ladning Sten paa Grund ved Stavn, i Nærheden af Nykjøbing Mors, men er atter kommet flot og har fortsat Rejsen.

Haabet, Galease af Soby, er i Slutningen af April Maaned paa Rejsen fra Stettin til Swinemünde med en Ladning Cement, sprungen læk i Socn. Skibet er ankommet til sit Bestemmelsessted og maa efter endt Udlosning foretage Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Skibsbygmester Gorm Clausens Værft i Marstal løb i Folge »Ero Avis« d. 30. April en Nybygning af Stabelen. Skibet, der fik Navnet »Signe«, maalet 67 Brutto- og 53 Netto Tons og skal rigges som Fore-and-aft-Skonnert. Føreren bliver Kaptajn F. K. Hansen, som ogsaa er Ejer af Skibet.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Adolph Andersen, Schubert, afg. Pillau 3. ds. for Hull. — Alexandra, Nielsen, afg. Boston 26. April hertil. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 30. April hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 2. ds. fra Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Algier 3. ds. fra Messina. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 2. ds. til Piræus. — Arkansas, Petersen, p. Lizzard 1. ds. hertil. — Arno, Strubberg, p. Gibraltar 2. ds. for Genua. — Aurora, Fischer, ank. Ghent 4. ds. fra Windau. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 3. ds. fra Havre. — Beira, Lunge, afg. herfra 2. ds. til St. Petersburg. — C. F. Tietgen, Thomsen, laster her. — Chr. Broberg, Gotthardt, p. Gibraltar 3. ds. for Cette. — Christian IX, Jacobsen, ank. London 26. April herfra. — Dagmar, Bogvad, ank. Reval 4. ds. herfra. — Douro, Mortensen, ank. Riga 2. ds. herfra. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 17. April til Madeira. — Frederik, Thomsen, afg. Pillau 3. ds. hertil. — Garonne, Kromann, ank. hertil 2. ds. fra La Rochelle. — Ge-

orgios I, Sorensen, ank. Windau 2. ds. herfra. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 25. April til New York. — Hengest, Munch, ank. hertil 3. ds. fra Libau. — Hjel m, Sorensen, ank. hertil 3. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobson, Petersen, ank. Riga 28. April herfra. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 4. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. Libau 1. ds. herfra. — Karin, Rühberg, ank. Manchester 2. ds. fra Stettin. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 29. April til Boston. — Kiew, Jorgensen, ank. hertil 29. April fra Dunkerque. — Kursk, Gommesen, ank. Dunkerque 28. April fra Libau. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 29. April fra Libau. — Loire, Caignou, ank. Riga 29. April fra Stettin. — Louise, Kruse, p. Brunshüttel 3. ds. til Riga. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 24. April hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 2. ds. herfra. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 28. April herfra. — Moskov, Meldahl, ank. Dunkerque 29. April fra Riga. — Nicolai II, Kaas, ank. Riga 27. April herfra. — Nith, afg. New York 3. ds. hertil. — Nordjylland, ank. Pillau 4. ds. fra Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. hertil 2. ds. fra Antwerpen. — Omsk, Jønsen, afg. Libau 2. ds. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 30. April til Kristiansund. — Perm, Christensen, ank. London 29. April fra Libau. — Pregel, Harder, ank. Reval 30. April fra Antwerpen. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 1. ds. til Filadelfia. — Rogaland, Wiese, p. Skagen 3. ds. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Riga 29. April fra Antwerpen. — Saxo, Larsen, ank. Sundsvall 3. ds. fra Ljusne. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 29. April fra Ghent. — Texas, Lissner, laster her. — Tiber, Beck, p. Dartmouth 1. ds. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 4. ds. fra Windau. — United States, Wulff, dokker i New York. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 28. April fra Libau. — Vendsyssel, Riise, p. Brunshüttel 1. ds. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Miramichi 30. April. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Emden 30. April til Muehlgraben. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Neapel 19. April til Newmills. — Wladimir Reitz, Olsen, passerede Dover 30. April for Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Neapel 16. April til Cape Tormentine. — Excellence Pleske, Brandt, afg. Blyth 30. April til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Blyth 30. April. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Vincent 30. April til Danzig. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kbhvn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 7. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kbhvn 7. Decbr.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Sunderland 2. ds. til Neufahrwasser. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Grimsby 28. April. — Nautik, N. Nielsen, afg. Esbjerg 1. ds. til Methil. — Nordsøen, Gram, ank. South Shields 27. April. — Nexos, Basse, afg. Hull 1. ds. til Tuborg. — Ellen, Hansen, ank. Hamburg 30. April. — Fylla, Christensen, ank. Riga 30. April. — Gerda, Iversen, afg. Kbhvn 1. ds. til Gelle. — Hebe, Gregersen, ank. Nantes 25. April. — Inger, Larsen, ank. Reval 30. April. — Cito, Thøgersen, afg. Blyth 30. April til Wismar. — Napoli, Brinch, afg. Middelfart 27. April til Neufahrwasser. — Bodil, Uldall, ank. Stettin 1. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. Cardiff 30. April. — Nerma, Nielsen, ank. Kerteminde 2. ds. — Alfa, Lauritsen, afg. Blyth 30. April til Esbjerg.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Sunderland 25. April. — Carl Heeksher, Starek, afg. Rouen 30. April. — Normannia, Eriksen, afg. Methil 29. April. — Livonia, Skov, ank. Burntislund 30. April.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 2. ds.

Union. Caledonia, Storm Hansen, ank. Methil 1. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Neufahrwasser 30. April. — Granaria, Jørgensen, ank. Kbhvn 2. ds. — Estonia, Winckler, afg. Antwerpen 2. April.

Det estasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Suez 30. April til Colombo. — Sibirien, Madsen, afg. Suez 24. April til Singapore. — Indien, Berg, afg. Moji 28. April til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Singapore 2. ds. til Colombo. — Cathay, Jensen, afg. Mangolose 25. April til Port Said. — Samui, Dahlenborg, ank. London 1. ds. — Bintang, J. Gabe, ank. Kbhvn 28. April. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kbhvn 19. April. — Cambodia, Knudsen, afg. Townsville 24. April til Singapore.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Trinidad 30. April til Demerara. — St. Croix, Christensen, afg. Rotterdam 2. ds. til London. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 23. April til Havre.

Ero. Eriending, Nielsen, ank. Methil 1. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Tuborg 1. ds. — Energi, Svane, ank. Ystad 2. ds.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Haustholm 2. ds. østg. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Graugemouth 2. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Boness 2. ds. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Domsjo 1. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Burntislund 1. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Sundsvall 30. April. — T. M. Werner, Hansen, ank. Frederikshavn 30. April. — Hans Tavsner, Klaaborg, afg. Helsingør 2. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kjøge 30. April.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Bona 30. April. — **Eklipika.** Hemmingsen, ank. Swansea 25. April. — **Kronprinsesse Louise,** Nielsen, ank. Havre 1. ds. — **Urania,** Clausen, ank. Grimsby 26. April. — **Svend,** Schmidt, ank. Methil 27. April. — **Nordland,** Petersen, afg. Kbhvn 30. April. — **Kronprins Frederik,** Clausen, ank. Antwerpen 20. April. — **England,** Andersen, ank. Kbhvn 2. ds. — **Holland,** Poulsen, afg. Pillau 1. ds. — **Rusland,** Madsen, afg. Hamburg 1. ds. — **Annetto Furness,** Larsen, ank. Windau 30. April. — **Lady Furness,** Andresen, ank. Methil 25. April. — **Europa,** Hansen, afg. Burntisland 1. ds. — **Tyskland,** Danstrup, ank. Tunis 1. ds. — **Belgien,** Nielsen, ank. Kiel 9. April. — **Frankrig,** Friis, afg. Blyth 23. April.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 9. April. — **Fulton,** Jørgensen, afg. Leith 28. April til Libau. — **Newton,** Andersen, ank. Helsingør 26. April. — **Edison,** Sørensen, ank. Kbhvn. 16. April. — **Washington,** Nielsen, ank. Kings Lynn 1. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Königsberg 31. April. — **Helge,** Olsen, ank. Dunkerque 2. ds. — **Rolf,** Olsen, afg. Blyth 1. ds. — **Niels R. Finse,** Jørgensen, ank. Tynen 22. April. — **Madvig,** Hahn, ank. Riga 3. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Granton 29. April. — **Helga,** Vaaben Hansen, ank. Oxelosund 25. April. — **Martha,** Christensen, ank. Normaling 2. ds. — **Elna,** Rathje, afg. Bongie 2. ds. — **Therese,** Pedersen, ank. Bizerta 1. ds. — **Simone,** Møller, ank. Blyth 1. ds. — **Jeanne,** Löffler, ank. Alicante 29. April. — **Daisy,** Lagesen, ank. Memel 3. ds. — **Vera,** Risø, ank. Norrköping 1. ds.

Vulcan. Paris Tholander, ank. Tuborg 4. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 26. April til Marseille. — **Wien,** Bocck Hansen, afg. Aarhus 1. ds. til Blyth.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Hull 27. April. — **Alexy,** Lorentsen, ank. Memel 30. April. — **Dagny,** Fischer, ank. Kratzwieck 2. ds. — **Mary,** Nielsen, ank. Emden 27. April.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Ghent 30. April. — **Brattingsborg,** Suenson, afg. Newport 30. April til Torre Annunziata. — **Flynderborg,** Larsen, ank. Newport 30. April. — **Fredensborg,** Fischer, afg. Grangemouth 30. April til Riga. — **Frederiksborg,** Larsen, ank. Cetta 27. April. — **Jomshørg,** Mathiesen, ank. Stettin 2. ds. — **Kronborg,** Jensen, ank. Ancona 21. April. — **Rosenborg,** Schultz, afg. Grangemouth 2. ds. til Libau. — **Skanderborg,** Jensen, afg. Huerva 29. April til Hamburg. — **Stegelborg,** Lund, afg. Newcastle 25. April til Porto Vecchio. — **Stjerneborg,** Lund, ank. Riga. 2. ds. — **Søborg,** Hansen, afg. Newport 29. April. — **Uranienborg,** Schmidt, afg. Riga 2. ds. til Dunkerque.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, afg. Burntisland 3. ds. til Cronstadt. — **Marselisborg,** Andersen, pass. Suez 30. April for Kontinent. — **Silkeborg,** Pedersen, ank. Barry 29. April. — **Skodsborg,** Schmidt, ank. Stettin 28. April. — **Tuborg,** Agerlin, ank. Grimsby 2. ds. — **Ulshørg,** Møllerup, ank. Syracuse 26. April. — **Vordingborg,** Petersen, ank. Grangemouth 30. April.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Windau 28. April. — **Dansborg,** Kühl, ank. Cap Tormentine 29. April. — **Jægersborg,** Larsen, afg. Hamburg 2. ds. til Liverpool. — **Kalundborg,** Nielsen, afg. Windau 2. ds. til Ghent. — **Taarborg,** Matzen, afg. Hnl 2. ds. til Riga.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Ghent 1. ds. til Sunderland.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Kbhvn 1. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Rotterdam 2. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Børgesen, afg. Bouess 2. ds. til Svendborg.

Torm. Sara, Jensen, afg. Pillau 2. ds. — **Helene,** Sørensen, afg. Blyth 1. ds. — **Agnete,** Petersen, ank. Blyth 30. April. — **Hermia,** Dam, ank. Bouess 2. ds. — **Alice,** Schultz, ank. Kbhvn 28. April.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. Riga 1. ds. til Ghent. — **Clara,** Magleby, ank. Kbhvn 3. ds. — **Josey,** Damm, ank. Smyrna 29. April. — **Wilh. Colding,** Kurtzhals, afg. Methil 1. ds. til Swinemünde. — **Farmatyr,** Nielsen, ank. Tynen 3. ds. — **Veratyr,** Villadsen, afg. Sunderland 1. ds. til Swinemünde. — **Kay,** Hansen, ank. Horsens 2. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Marseille 28. April til Hamburg. — **Henrik Bjelke,** Hansen, afg. Tunis 28. April til Bouean. — **Ove Gjedde,** Jans, ank. Carloforte 28. April.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kbhvn 27. April. — **Vera,** Thing, ank. Neufahrwasser 30. April. — **Freja,** Nielsen, ank. Kbhvn 9. April. — **Hertha,** Rasmussen, afg. Stolpemünde 2. ds. til Eshjerg.

Skandia. Schack Steenberg, Faber, ank. Kbhvn 3. ds.

Sejlskibe.

Æra. Norma, Christensen, afg. Gelle 28. April til Brost. — **Vigilant,** Jakobsen, ank. Wick 29. April. — **Johanne,** Stegmann, ank. Travemünde 29. April. — **I. Koefoed,** Andersen, ank. Kallehave 29. April bestemt til Stege. — **Vera,** Mygind, afg. Goteborg 28. April til Dakar. — **Alf,** Rasmussen, afg. Halmstad 28. April til Island. — **Marstal,** Hansen, afg. Kbhvn 28. April til Åhus. — **Malfridur,** Hansen, ank. Nysted 29. April. — **Svip,** Jensen, ank. Pillau 29. April. — **Arøn,** Hansen, ank. Kbhvn 29. April. — **Caroline Koek,** Rasmussen, afg. Ipswich 29. April til Fort de France (Martinique). — **Zefyr,** Thjellesen, afg. Falmouth 29. April til Hamburg. — **Emanuel,** Schmidt, afg. Kbhvn 29. April til Fakse. — **Alf,** Hansen, ank. Swinemünde 30. April. — **Mars,** Stegmann, ank. Moss 30. April. — **Edøn,** Petersen, ank. Melilla 30. April. — **Ellen,** Hansen, ank. Marstal 1. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbeparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Eshjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Efterretninger for Søfarende.

Forestaaende Udlægning af Vagere. Tuna-Knob. Kattegat. Midt i Maj d. A. udlægges til Brug ved Skydeøvelser fire Vagere Syd for og to Vagere Nord for Tuna-Knob. Vagernes Topbetegnelse er 1 eller 2 Flag, eller 1 eller 2 Timeglas.

Vagerne er Skibsfarten uvedkommende.

Skibsførere advares mod at forveksle disse Vagere med Sømærkerne til Farvandet's Afmærkning.

Generalkonsulatet i Kristiania har til Udenrigsministeriet indberettet, at der i Tidsrummet fra den 1. til den 6. Maj vil blive foretaget Skarpskydning med Kanoner fra Oesarsborgs Befæstninger i Retning Sydover Fjorden, og passerende Skibe anmodes om, Nordonfor Filtvedt at holde sig klods under Østlandet.

(»Medd. fra Udenrigsministeriet«).

Passeret Vrag. Dampskibet »Alice Krohn«, af Moss, er i Følge »Nationaltidende« ankommen hertil fra Middlesbro, og Kaptajnen beretter, at han ca. 100 Sm. af West Hartlepool har passeret Vraget af en paa Ladningen flydende forladt Skonnert, der tilsyneladende havde drevet rundt i længere Tid. Masterne var staaende, og den drev meget farligt for Sejlsdæsen.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 5. Maj 1908. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 59. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 18. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til faget henbørende Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23. Telf. 1330. Hellerup 243.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Staroken“.

AXEL LUND

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmøld“.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri

Vejle

anbefaler sig med alt til faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreokvipering

Kjøbenhavn.

Captain Axel Björklöf

Stevedore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

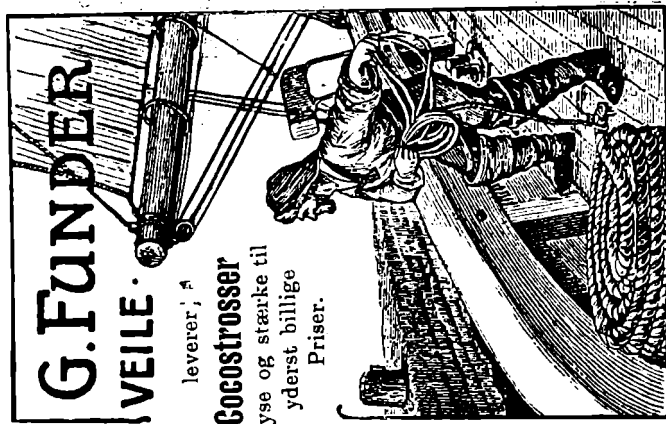
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længde samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.



**G. FUNDER
VEILE.**

leverer, af
Cocostrosser
lyse og stærke til
yderst billige
Priser.

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

De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra

Walls Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendt ved enhver Nybygning el. Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB

Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

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

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

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

Sejl og Udsalg af Sejldug.

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

Vandtæt 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.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende 3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Err. Skibshandlere

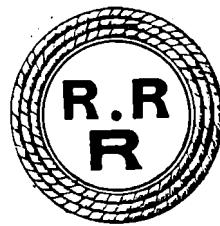
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret snik Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Abonnement og Annoncering se Annoncen umiddelbart efter Teksten

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dæmpumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

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

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

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

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

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

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

Remington er Verdens
most benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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.

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, nemlig hver Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Frugtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Motorbaad.

Beskæftigelse for en mindre Motorbaad, enten med Fragt-sejlsads, Postrute, Bugsering eller lign. for kortere eller længere Tid, ønskes. Billet, mrk.: „Motorbaad 259“, indsendes til dette Blads Kontor i Løbet af kort Tid.

Nordmand

med mangleaartigt Ophold i Udlandet, Skibsproviantering, Mægler, Kulforretning Middelhavet, 1. Kl. Firmaer, udmærkede Sprogkundskab.: fransk, engelsk, tysk, edsv. Translatør fra fransk Handelstribunal, søger Plads i lign. Branche, Kjøbenhavn eller sydligere Udland. Billet, mrk.: „Free Mason 262“, modtager dette Blads Kontor.

LANDMANDSBANKEN

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

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.
Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Kompagnon.

Som saadan søges en ung Mand med en Formue af c. 30.000 Kr., til en af Landets største og i bedst Driift værende Sejlmagerforretninger, for efter faa Aars Forløb helt at kunne overtage denne.

Billet, mrk.: „Kompagnon 251“, bedes indlagt paa Bladets Kontor.

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 Uøej og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Losseshul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

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

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Hørsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Bekendtgørelse

vedrørende

Antagelse og Udkommando

af

Frivillige Lærlinge til Kadetskolen.

Unge Mennesker, der ønsker at komme i Betragtning ved Antagelsen i Aar af frivillige Lærlinge til Udkommando med de til Udrustning bestemte Skibe for senere at kunne indstille sig til Adgangsprøven til Kadetskolen, skal inden den 15. Juni til Marineministeriet indsende Ansøgning derom.

Sammen med Ansøgningen vil, foruden Fødsels-, Vaccinations- og Lægeattest, endvidere Beviset for at have bestaaet Realeksamen (almindelig Forberedelseseksamen) eller et Opfytningsbevis til 2. Gymnasieklasse være at indsende.

For dem, der først i det kommende Sommerhalvaar indstiller sig til Realeksamen, vil Eksamensbeviset altsaa ikke kunne indsendes sammen med Ansøgningen; i Stedet for vedlægges da en Erklæring om, at vedkommende har til Hensigt at indstille sig til nævnte Eksamen, og umiddelbart efter at denne er bestaaet og Beviset udleveret, indsendes dette til Marineministeriet.

Blanketter til Ansøgninger udleveres fra Marineministeriets Sekretariat, hvor paa Forlangende nærmere Oplysninger meddeles.

Marineministeriet i Maj 1908.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Efterretninger for Søfarende.

Til de farende Skibsførere.

Blandt de Forandringer, som den dobbelte Udsendelse af *Dansk Søfartstidende* har medført i Bladets Tekstforhold, vil vel ingen være mere iøjnefaldende end den gennemgribende Omordning, der er foregaaet med Afsnittet *Efterretninger for Søfarende* i Bladets Fredagsnummer*) — og Forholdet er da ogsaa i Virkeligheden det, at netop Hensynet til dette Afsnit har været i høj Grad medbestemmende, da Beslutningen om Bladets Udvidelse blev tagen.

Det er unødvendigt her at komme nærmere ind paa, hvilken Rolle disse Efterretninger spiller for den farende Fører, der ønsker at benytte alle til Raadighed staaende Midler til, saa vidt som det nu en Gang er muligt, at sikre sin Navigering. De udgør det allervæsentligste Bindeled mellem hans Beholdning af Søkort, Farvandsbeskrivelser, Fyrbøger etc. og den Udvikling og Forandring, som foregaaer og til Stadighed maa foregaa med Farvandene, deres Belysning og Afmærkning og talrige øvrige Forhold, der alle spiller en Rolle for Navigeringens Sikkerhed. Adgangen til de i »Efterretningerne« indeholdte Specialoplysninger kan derfor ikke gøres for let for Skibsførerne, og ud fra denne Betragtning er, som ovenfor nævnt, en Del af den forøgede Pladsmængde i *Dansk Søfartstidende* tiltænkt dette Afsnit.

Som det fremgaaer af det nærværende Nummer fremkommer *Efterretninger for Søfarende* nu som en særlig Del af Bladet, der med Lethed lader sig udskille fra den øvrige Tekst og opbevare som et selvstændigt Hele. Denne Del har foruden Bladets tilføjede sin egen Paginering og et mindre Format, der i højere Grad end Bladets eget svarer til det særlige Formaal. Skiller man de paagældende Sider ud og bøjer dem om efter det mindre Format, fremtræder *Efterretningerne* som et Hefte for sig selv af en handy Størrelse, der er velskikket til Indbinding. Ved Aarets Slutning vil der endvidere blive medtaget det særlige og udførlige Register til samtlige Aarets *Efterretninger for Søfarende*, der vil gøre Benyttelsen lige

saa let for den Fører, som t. Eks., efter hele Aaret at have været i oversøisk Fart, skal en Rejse paa Østersøen og derfor ønsker at berigtige sine Østersøkort, som for den, der Aaret igennem netop har sejlet paa Nord- og Østersøen og derfor til Stadighed har holdt de paagældende Kort og Farvandsbeskrivelser à jour.

Den dobbelte Udsendelse af Bladet forøger samtidig stærkt Muligheden af at bringe saadanne Meddelelser, der i Følge deres Natur kun har en forbigaaende om end meget betydelig Interesse som t. Eks. Meddelelser om midlertidige Hindringer for Sejladsen, drivende Vrag etc., til Skibsførernes Kundskab. Meddelelser af denne Art bliver som bekendt udsendt officielt som Bekendtgørelser fra Marineministeriets Admiralitetsdepartement i en Række Dagblade, men det ligger i Sagens Natur, at det altid vil bero paa et rent Tilfælde, om disse Meddelelser ad denne Vej naar om Bord i Skibene.

For tilfulde at kunne udnytte denne Mulighed behøver vi imidlertid først og fremmest de farende Føreres Hjælp. Vi har gentagne Gange haft den Glæde gennem Skibsførere at modtage saadanne Meddelelser, hvis øjeblikkelige Offentliggørelse gennem et udbredt Søfartsorgan kan blive af væsentlig, maaske afgørende Betydning for andre Skibes Sikkerhed. Men dette er ikke en Gang tilstrækkeligt. Det burde være en ufravigelig Regel, at enhver dansk Skibsfører, der havde Lejlighed til at iagttage drivende Vrag eller andre Hindringer for Sejladsen, uophødelig lod Meddelelse herom tilflyde *Dansk Søfartstidende*, og vi handler kun i Skibsfartens egen velforstaede Interesse, naar vi saa indtrængende som muligt anmoder om Skibsførernes Medarbejderskab**) paa dette Omraade. Bladet vil stedse blive holdt aabent for saadanne Meddelelser, saalænge det paa nogen Maade lader sig gøre, og Meddelelser, der maatte komme os i Hænde paa et saadant Tidspunkt, at *Dansk Søfartstidende* ikke selv med den fornødne Hurtighed kan sørge for deres videre Udbredelse, vil herfra Kontoret blive tilstillet Marineministeriet, som i saa Fald vil sørge for Meddelelsernes Offentliggørelse paa sædvanlig Maade.

Kjøbenhavn, d. 8. Maj 1908.

Udenrigsministeriet har fra det kgl. Generalkonsulat i Stockholm modtaget følgende Beretning angaaende Stuveriforholdene i Konsulatsdistriktet:

Situationen er for Øjeblikket yderligere tilspidset, efter at et Møde, der for nogle Dage siden afholdtes i Stockholm for om muligt at afværge Konflikt, ikke har ført til det tilsigtede Maal. I de større norrlandske Havnestæder er man endnu tilbøjelig til at tro, at de til Arbejdsgiverforbundet hørende Stuverifirmaer kan dominere Forholdene, da der udenfor Fagforeningens Kreds findes rigelig Arbejdskraft, for en stor Del hentet blandt Land-

befolkningen i Byernes Omegn. Ogsaa i herværende Rederikredse deler man vistnok denne Anskuelse.

Paa Vanskeligheder ved Skibenes Losning maa man ikke desto mindre være forberedt, da det ikke er udelukket, at Arbejderorganisationerne paa sydligere Pladser, f. Eks. i Stockholm, kan søge at udøve et Tryk paa Arbejdsgiverne ved at blokere Skibe, som søger ind til saadanne Pladser efter at have benyttet uorganiseret Arbejdskraft i nordligere Havne.

*) De i Tirsdagsnummeret eventuelt forekommende Meddelelser under samme Overskrift er enten Bekendtgørelser eller foreløbige Meddelelser, der, hvis de har blivende Interesse, vil fremkomme paany i de ordnede »Efterretninger« i Fredagsnummeret.

**) I saadanne Tilfælde, hvor det efter Førereus Skøn maatte være af afgørende Betydning, om en Meddelelse af den her nævnte Art kom os meget hurtigt i Hænde, bør Meddelelsen sendes os telegrafisk (Telegram Adresse: Skibsfart, Kjøbenhavn). Bladet vil i saa Fald paa Anfordring refundere Telegramportoen.

Kjøbenhavns Navigationsskole, som i henimod en Snes Aar har boet til Leje hos Skipperforeningen i dennes Ejendom i Holmens Kanal, flytter til Efteraaret. Foreningen til Søfartens Fremme, der som bekendt ejer Skolen, har i sidste Uge afsluttet Lejemaal med Grossererersocietetets Komité om de tre øverste Etager i Ejendommen paa Hjørnet af St. Annæ Plads og Ny Toldbodgade, der hidtil har været benyttet af »De Brockske Handelsskoler».

Ordningen af Lejemaalet har været forbundet med visse Vanskeligheder, men ved velvillig Imødekommenhed fra Komiteens Side er disse lykkelig og vel bleven overvundet, og naar Bygningen nu er bleven underkastet de fornødne Forandringer og Eftersyn, vil Kjøbenhavns Navigationsskole komme til at raade over en Række rummelige og fuldt moderne Undervisningslokaler.

Tillæg til Strandingsloven. Folketingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Tillæg til Strandingslov, som findes omtalt i *Dansk Søfartstidende* Nr. 1/1908, indstiller dette til Vedtagelse med nogle mindre væsentlige Ændringer.

Udvalget stiller bl. a. Ændringsforslag om, at Strandfogder, der ansættes ved aaben Kyst, saa vidt mulig skal være fiskeri- eller søkyndige Folk.

Et andet af Ændringsforslagene gaar ud paa, at Vragods og Drixtømmer, der bjerges i aaben Sø udenfor en bestemt angiven Grænse, skal tilfalde Bjergeren, hvor ingen Ejer melder sig.

Udvalget gaar ud fra, at Statskassen ikke vil lide noget nævneværdigt Tab ved denne Bestemmelse, medens den kan blive til betydelig Fordel for Fiskere. Ved at øge Fiskernes Interesse for Bjergning af de nævnte Genstande, vil Statskassen i en Mængde Tilfælde kunne inkassere Tolden af bjerget Gods, der ellers vil blive opfisket eller odelagt paa fremmede Kyster.

Udenrigsministeriet meddeler:

Toldeftersyn ved Archangelsk. I Følge Bekendtgørelse fra Toldvæsenet i Archangelsk skal første Toldundersøgelse af indkommende og sidste Toldundersøgelse af udgaaende Skibe i udenrigsk Fart finde Sted ved Dvinaflodens Munding, tæt ved Modjugæen, hvor der følgerig maa stoppes op. I Tilfælde af Storm gaar et Opsynsdampskib ud til Øerne Murwoi og Lebedini, og paa Signal derom skal da udenrigsfra indkommende Skibe stoppe i Nærheden af Opsynsdamperen.

Generalkonsulatet i Stockholm meddeler til Udenrigsministeriet, at Skibsfarten paa Gelle og Söderhamn nu er aabnet, og at Hudiksvall Havn naar som helst kan ventes aabnet, da Isen dertil let kan forceres.

Fra Umeå meddeles under 29. April, at Isen mellem Udhavnene Holmsund og Havet nu sprænges af en Lodsdamper, og Søfarten til denne By ventes senest aabnet 15. Maj.

Vi har modtaget følgende:

Maa jeg, Hr. Redaktør, i Anledning af en forhenværende Dampskibsførers Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 16 om Udvidelsen af Esbjerg Havn faa Plads for nogle Bemærkninger. Jeg skal paa Forhaand bemærke, at jeg i mine Betragtninger hovedsagelig ser paa Forholdene fra et alment Havnestandpunkt.

Medens jeg læste nævnte Artikel, kom jeg ved at erfare Fremstillere Formodninger om Strøm- og Is-

forholdene, dersom Udvidelsen sker mod Vest, til at tænke paa Ordsproget: »Naar man har slaet varmt Vand paa Hunden, frygter den ogsaa det kolde».

Den forhenværende Dampskibsfører kender selv hvor besværlig Indsejlingen er nu, og hvor lidt Nytte den nuværende Mole gør under visse Vind- og Strømforhold; men bygges Havnen i Vest vil der efter kyndige Folks Mening ogsaa blive foretaget Ændringer med Hensyn til Molernes Retning og Størrelse. Naar en forhenværende Dampskibsfører synes, det er mere end risikabelt at gaa bort fra Udvidelsen mod Øst, saa glemmer han i sin Grublen over Is- og Strømforholdene at se paa, hvad det er for en Udvidelse, han er Talsmand for. Ved Østprojektet faas nemlig kun 30 pCt. mere Kajplads, men hvis man derimod tager Vestprojektet med en særskilt Indsejling med tilbørlig Hensyntagen til Strømforholdene, da faar man en rummelig Havn med omtrent ligesaa stor Kajplads som den nuværende (Fiskerihavnen ikke medregnet), samtidig med at man bibeholder den nuværende Forhavn og Østhavn, som eventuelt da kan udnyttes for Eksporten, og derved er Landets Forretningsmænd vist ogsaa bedst tjent. Havnen er jo nu en af Danmarks største Udførselshavne, idet den kun staar tilbage for Kjøbenhavns ($\frac{1}{5}$ af Flæskeeksporten, $\frac{1}{3}$ af Smør- og Ægeeksporten og $\frac{1}{4}$ af Kød-eksporten udskibes fra Esbjerg); men ogsaa Indførslen er steget betydelig, saa af den Grund er en særlig Trafikhavn ønskelig, og herom er ogsaa mange kyndige Folk enige. Fiskerne vil desuden gerne have en stor Fiskerihavn. Maatte vi i en nær Fremtid faa det sidste, faar vi ogsaa nok i en fjern Fremtid det første, selv om Forkæmperne for Østprojektet virkelig skulde faa Regeringen og Rigsdagen til at bevilge Millionerne til Østprojektet.

»En udenbys merkantil Mand».

»Alfred Erlandsens« Forlis. Til Minde om Besætningen, der forliste med den danske Damp »Alfred Erlandsen« skrives i »The Scotsman« for d. 30. April, at en smuk Messingplade fornylig er bleven indsat i Menighedskirken i St. Abbs, og over Mindepladen hænger det danske Flag. Paa Pladen staar indgraveret: Til Minde om Besætningen paa den danske Damp »Alfred Erlandsen«, som forliste paa St. Abbs Barr d. 17. Oktober 1907. Nedenunder staar anført Navnene paa Mandskabet.

Mindetavlen er bekostet ved en Indsamling blandt Børnene i St. Abbs.

Det danske Konsulat i Archangel telegraferede d. 6. ds. til Udenrigsministeriet, at Isgangen var begyndt, og den 7., at Hvidehavets Munding var fuld af Is.

Fra Walkom, Finland, telegraferer Skibsmægler Tørneblad til os d. 8. ds.: Navigationen aabnet.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 94/1907, afsagt den 29. April 1908. Skonnertbriggén »Olga«s Rederi, H. P. Petersen af Marstal, ktr. A/S. Handelsfirmaet F. Christensen af Rudkjøbing.

Under nærværende Sag indtaler Citanterne Skonnertbriggén »Olga«s Rederi, H. P. Petersen af Marstal, dels Overliggedagsgodtgørelse for 20 Dage a L. 2.10 eller 911 Kr., dels et tilbageholdt Fragteløb 489 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte A/S. Handelsfirmaet F. Christensen af Rudkjøbing paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet

de dels bestrider Citanernes Ret til Overliggedagsgodtgørelse, dels gør et dem i Henhold til Sølovens § 111 formentlig tilkommende Erstatningskrav gældende i Anledning af, at Skibet ikke er modt i rette Tid i Indladningshavnen. Sagens nærmere Omstændigheder er følgende:

Ved Certeparti af 7. November 1906 befragtede de Indstævnte Skonnertbriggen »Olga« til at føre en Ladning Kul fra Wemyss eller Dysart til Rudkjøbing. I Certepartiet, efter hvilket Indladningen skulde foretages i »regular colliery turn«, hedder det, at »Olga« er »now expected Granville«. Imidlertid var »Olga«, der den 22. Oktober var afgaaet fra Sundsvall med en Ladning Træ, endnu den 7. November ikke naaet længere end til Hveen, hvor det laa opankret i over et Døgn den 7. og 8. November. Paa Grund af stadig Modvind over Kattegat passeredes Skagen først den 15. November.

Den 4. December naaede »Olga«, der var sprungen læk i Soen, Cuxhaven, hvorefter det maatte gaa i Dok i Altona. Den 5. Januar var Skibet efter endt Reparation paany indladet, men opholdtes ved daarligt Vejr og Is i Cuxhaven lige til den 6. Februar. Den 25. Februar kom »Olga« til Granville og lossede sin Ladning. Den 19. Marts afgik man fra Granville, og den 2. April naaedes Carriden.

Da de Indstævnte efter gentagne Forespørgsler hos Citanterne i Begyndelsen af December erfarede, at Skibet ikke var naaet længere end til Cuxhaven, ønskede de at hæve Kontrakten, men dette modsatte Citanterne sig under Henviisning til, at den skete Forsinkelse skyldtes *vis major*. Efter nogle Forhandlinger blev der under 31. December 1906 oprettet et nyt Certeparti, efter hvilket Indstævnte fik Ret til tillige at beordre Skibet til et Par andre Kulpladser, Bridgeness eller Carriden, dog mod en noget højere Betaling, hvis en af disse Pladser valgtes, og saaledes at Liggedagstiden i saa Tilfælde begrænsedes til 6 »colliery working days«.

Den 3. April meldte »Olga« sig i Carriden klar til at løse sin Ballast, men kunde ikke komme af med Ballasten ved Kaj. Kaptajnen lod da Ballasten losse andetsteds og meldte klar til Lastning den 5. April om Formiddagen, men trods gentagne Henvendelser og Protester fra Skibets Side begyndte Indladningen først den 29. April. Allerede Dagen efter havde Skibet tilendebragt Indladningen.

De Indstævnte gør — efter nu at have erfaret, at Skibet laa for Anker i Øresund den Dag, hvor det første Certeparti, i hvilket Skibets Position betegnedes, »now expected Granville«, oprettedes — gældende, at de ikke kan være bundet ved Certepartierne, heller ikke det sidste, som de har underskrevet under en urigtig Forudsætning om at være bunden ved det første. Citanterne hævder, at de først den 9. November fik Underretning om, at »Olga« den 7. s. M. havde ligget i Øresund, og at de altsaa ikke ved Kontraktafslutningen bevidst har opgivet en urigtig Position. De Indstævnte gør herimod gældende, at det i alt Fald den 9. November havde været Citanernes Pligt at underrette dem om Stillingen, og at det er en Fejl af Skipperen, naar han har ankret op i Øresund: Vinden var i de paagældende Dage gunstig, og det rette Øjeblik til at naa frem i nogenlunde passende Tid gik derved tabt. Citanterne hævder, at Grunden til at »Olga« stoppede op i Øresund, var den, at Skibet lakkede, og at det var nødvendigt at stoppe op for at tætte Lækagen — en Paa-stand, der ganske vist ikke finder tilstrækkelig Støtte i Journalen, hvis Føring paa dette Punkt lider af den ret alvorlige Mangel, at den ikke angiver Grunden til Ankringen.

Retten maa imidlertid finde, at de Indstævnte ved deres Underskrift paa det senere Certeparti maa være afskaaren fra at fremkomme med Modsigelser hentede fra det ældre Kontraktforhold. Retten maa antage, at det, medens Skibet laa i Cuxhaven, og inden de underskrev

Certepartiet af 31. December, havde slaaet i deres Magt at erholde de Oplysninger, som de nu paaberaaber sig.

De Indstævnte gør derhos gældende, at »Olga«s Fører ogsaa efter Oprettelsen af det andet Certeparti har gjort sig skyldig i Fejl og Forsømmelse, idet han er bleven liggende i Cuxhaven i Dagene fra den 21.—23. Januar, i hvilken Tid en Mængde andre der liggende Sejlskibe benyttede en gunstig Lejlighed til at komme ud af Havnen, en Forsømmelse, der forvoldte, at Skibet paa Grund af de senere indtraadte Isforhold først kom til at afgaa fra Cuxhaven den 6. Februar. Citanterne gør herimod gældende, at meget stærkt Snevejr den 21. Januar gjorde det uforvarligt at gaa ud. Den 22. var der vel god østlig Vind, hvoraf mange Fartøjer benyttede sig til at forlade Havnen, men dette var umuligt for »Olga«, da et andet Skib laa i Vejen for det, og da »Olga«s Fører ikke den Dag kunde faa noget Dampskib til at slæbe Skibet ud. Den 23. var Isen saa stærk, at Kaptajnen ikke turde udsætte »Olga«, der er et ældre Træskib, for Faren ved at forcere Isen.

Efter de foreliggende Oplysninger skønner Retten ikke, at det er tilstrækkelig godtgjort, at denne Forsinkelse kan lægges »Olga«s Fører til Last. Hertil kommer, at de Indstævnte efter Sølovens § 111, 3die Stykke, burde have forbeholdt sig muligt Erstatningskrav i Anledning af Forsinkelsen, inden de i Carriden begyndte at levere Ladningen. Dette er imidlertid ikke sket. Heller ikke er det oplyst, at Kaptajnen, som af de Indstævnte paa- staaet, ved Ladningen i Rudkjøbing ikke har fremmet denne paa behørig Maade.

Med Hensyn til Beregningen af Overliggedagene i Carriden maa der derimod gives de Indstævnte Medhold i, at Liggedagene ikke kunde regnes fra noget tidligere Tidspunkt end den 6. April, saa at der altsaa kun vil kunne tilkendes Citanterne Godtgørelse for 18 Overliggedage. De Indstævnte har vel yderligere gjort gældende, at det maa tilskrives Citanterne selv, at Overliggedage overhovedet er paaløben, idet dette skyldes den Omstændighed, at Havnen i April var overfyldt med Skibe, hvilken Hindring ikke vilde have mødt Skibet, dersom det var naaet frem i rette Tid. Det følger imidlertid af de tidligere fremhævede Grunde, at der ikke kan gives de Indstævnte Medhold i denne Betragtning.

De Indstævnte vil herefter have at tilsvare Citanterne i Overliggedagsgodtgørelse Kr. 819.90, samt det tilbageholdte Fragtbeløb Kr. 489, ialt Kr. 1.308.90 med Renter.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Tyske Søretsdomme.

Den 5. April behandledes ved Sørätten i Kiel den danske Damper »Belgien«s Stranding paa Bredegrund d. 30. Marts d. A.

»Belgien« forlod Burntisland d. 26. Marts med en Ladning Kul til Flensborg. Den 30. Marts Kl. 7 om Morgenen fik Kaptajnen Østprikken ved Bredegrund i Sigte om Styrbord. Vejret var diset. Kaptajnen styrede først efter Sydprikken og senere efter Kalkgrunden. Kl. 7,50 stødte Skibet; Maskinen blev straks stoppet. Ved den foretagne Lodning maalte man 17 og 18 Favne (?) Vand. Da Lodserne kom om Bord, mente de, at man kunde bringe Skibet flot ved egen Hjælp, men dette lykkedes imidlertid ikke, og en Del af Ladningen blev saa lossat i Lægtene, og der blev afsluttet Kontrakt med en Bjergningsdamper, som den følgende Dag slæbte Skibet af Grunden. Skibet havde taget betydelig Skade paa Skruen, Roret og i Bunden, men Skadens egentlige Omfang kunde dog først bestemmes, naar Damperen

efter endt Losning var kommen i Dok. Kaptajnen indrømmede, at Tønderne laa rigtigt, og at han som Følge deraf selv maatte bære Ansvaret for Strandingen. Kaptajnen havde danske Kort om Bord.

Rigskommissæren gjorde gældende, at Strandingen var foranlediget derved, at Kaptajnen var gaaet mellem Bredegrund og Sydprikken og hertil havde benyttet danske Kort; han maatte som Følge deraf selv bære Skylden for Strandingen.

Retten udtalte i sin Kendelse, at »Belgien«s Grundstødning paa Sydspidsen af Bredegrund skyldes det, at Kaptajnen har sat sin Kurs mellem Sydprikken og Bredegrunden i Stedet for at holde Sydprikken paa sin Styrbords Side. De tyske Sømærker var i Orden.

Ved Sørretten i Hamburg behandledes d. 22. April en Kollisionssag mellem Fiskedamperen »Johann Hinrich«, Kaptajn Schoon og den danske Damper »Merkur«, Kaptajn Mortensen.

Kollisionen fandt Sted d. 14. April d. A. om Morgen. Fiskedamperen, der kom ind fra Søen med Fangst, vilde netop dreje for at kunne løbe ind i Altona Fiskerihavn, da den blev ramt paa Styrbords Side af den nedad Elben gaaende Damper »Merkur«, der var bestemt for Esbjerg. Fiskedamperen sank straks efter, medens dens Besætning blev reddet. »Merkur« fik ved Kollisionen Forstævnen brækket samt en Del Skade i Boven, saa den ikke kunde fortsætte Rejsen men maatte gaa tilbage til Hamburg for Reparation. »Johann Hinrich« er senere bleven taget op og sat paa Grund. Af Forhøret fremgaar det, at Hovedsagen til Sammenstødet er den, at man om Bord i Fiskedamperen først for sent havde set »Merkur« paa Grund af, at der ikke var holdt tilstrækkelig Udkig.

I den afsagte Dom lægges Skylden for Sammenstødet paa Kaptajn Schoon. Den danske Damper har ingen Skyld i Sammenstødet, om det end havde været forsigligere, om den havde gaaet med mindre Fart, hedder det i Dommen.

Navigationstvæsnets Ordning.

Hvad nu?

Vi har fra en Sejlskibsreder modtaget følgende:

Det livlige Røre, der fremkom i Søfartspressen, efter at Navigationskommissionens Betænkning var afgivet, synes mere og mere at stilne af og give Plads for en vis iagttagende Ro.

Denne Ro burde nødvendig for de Sejlskibsinteresseredes Vedkommende gaa over til at blive en sløv iagttagelse af denne Sags videre Udvikling, thi det synes nærmest at være Sejlskibsfarten, der er den truede Part.

Som bekendt delte Kommissionen sig i et Flertal og et Mindretal, hvorved den endelige Ordning af Navigationsspørgsmaalet er skudt ud i det uvisse — derfor Spørgsmaalet: Hvad nu?

Arbejder der i Øjeblikket en eller anden Kommission — og i saa Tilfælde, hvem mon den bestaar af — for at faa det bedst mulige ud af den gamle Kommissions Arbejde, eller ligger Sagen ganske død hen?

Besvarelsen af dette Spørgsmaal vil sikkert interessere mange.

Enhver tænkende Læser af Kommissionsbetænkningerne vil sikkert indrømme, at der her er nedlagt et stort Arbejde, og dette gælder ikke mindst Mindretallets, hvor der ikke synes at være sparet noget Arbejde, ikke alene

for at gøre Betænkningen saa indholdsrig som mulig, men ogsaa for at skaffe Beviser for det fremførte.

Om man nu end fra alle Sider maa beklage, at der ikke blev tilvejebragt en fælles Betænkning, hvorved man var kommet udover den nuværende Usikkerhed og hurtigere kunde have begyndt paa de Forbedringer i Navigationsundervisningen, som man fra begge Sider er enige om, saa maa man dog, set fra en Sejlskibsreders Standpunkt — og disse faa Bemærkninger maa ene ses derfra — være glad for, at Mindretallet ikke gik ind paa flere af Flertallets Fordringer, end sket er; thi dettes Betænkning gjort til Lov vilde blive skæbnesvanger for Sejlskibsfarten. Ja, man er maaske endog — i Betragtning af de vægtilige Grunde, som Mindretallet selv fremfører — berettiget til at mene, at dette er gaaet for vidt i sine Indrømmelser, men naar det angiver, at det er gjort for at muliggøre en Fællesbetænkning, saa bør man i alt Fald respektere Grunden, om man end ikke kan bifalde den.

Det Standpunkt, som Hr. Kontreadmiral Wandel gør Rede for i sin Separatbetænkning, burde have været hele Mindretallets, dog at ingen af dette var gaaet med til at danne to Klasser Navigatorer ved at borttage Maskinlæren som tvungent Fag til Styrmandseksamen, forudsat, at Begyndelsesgrundene i Naturlæren, der maa betragtes som et alment dannende Fag, bliver henlagt under Styrmandseksamen.

Naar saavel Flertallets som Mindretallets Betænkning angiver, at der i sin Tid rejste sig en ret kraftig Opposition mod den tvungne Maskinlære, da er dette i Hovedsagen ganske rigtigt. Der bør dog her skelnes imellem den Opposition, der slet ikke ønskede Maskinlæren som tvungent Fag og den, der nok ønskede den som tvungen, men mente det urigtigt, at hele Styrmandseksamen skulde gøres om igen, fordi Vedkommende ikke bestod i Maskinlæren. Man mente, at den Elev, der bestod i Navigation, men ikke i Maskinlæren, burde kunne indstilles endnu en Gang til Maskinlæren, uafhængig af Navigationen.

Jeg tror dog at turde paastaa, at de samme Mænd, som den Gang rejste Oppositionen, nu vil indrømme, at den tvungne Maskinlære har udvidet en Mængde unge Navigatorers Virkefelt i den Retning, som Udviklingen gaar, og som det hverken er muligt eller klogt at standse.

Det kan derfor ikke antages, at en tvungen Maskinlære, naar, som det angives i Betænkningen, de to Trediedele af det, der for Tiden læres til Maskinlæren, alligevel skal læres af »Sejlskibsstyrmandene«, vil vække nogen som helst Opposition nu; thi Fortiden har lært os, at det er heldigt, naar de unge Navigatorers Lærdom ledes den Vej, Udviklingen gaar.

Navigationskommissionen burde sikkert ikke have lagt saa megen Vægt paa den Omstændighed, at der for 10 a 15 Aar siden herskede Modstand mod den tvungne Maskinlære.

Med ovenstaaende for Øje maa det beklages, at Mindretallet — om end med Ulyst — er gaaet med til en Tvedeling af Navigatorstanden, og at man paa Grund af denne Eftergivenhed lettere risikerer, at Flertallets Forslag om »Dampskibsstyrmand« og »Sejlskibsstyrmand« maaske vil blive gjort til Lov.

Hvilke Bryderier og Ulemper et saa voldeligt Brud paa Traditionen vil medføre, det lader sig i Øjeblikket ikke sige i sin Helhed, men det staar klart for mig, at ovennævnte Udtryk vil faa samme Betydning som 1ste og 2den Klasses Styrmand, samt at Hr. Kontreadmiralen ser rigtigt, naar han belegger det som: »et Tilbageskridt og det i et Øjeblik, hvor man søger at hæve Standen intellektuelt.«

Skønt Mindretallets Betænkning, som ovenfor nævnt, er særlig indholdsrig, saa er der dog et Punkt af stor Interesse, som man savner en Udtalelse om. Jeg sigter hermed til Flertallets Forslag om at oprette et Undervisningsraad, valgt paa en saadan Maade, at de i Skibsfarten in-

teresserede kan gøre deres Indflydelse gældende i alle Spørgsmaal vedrørende Navigationsvæsnet. Dette Forslag er vel værd at lægge Mærke til, thi man tager sikkert ikke fejl, naar man i Forslaget ser et Krav om mere Selvstyre, mere Selvbestemmelsesret i de Sager, der vedrører Navigationsvæsnet.

Mindretallets Udtalelse herom vilde derfor sikkert have kunnet paaregne en ganske særlig Interesse; thi vel er der opnaaet ikke saa lidt i Retning af Medbestemmelsesret for Søfarten i de Sager, der vedrører denne, men de ledende Søfartsorganisationer vil dog gøre vel i at erindre, at der endnu er langt frem til Maalet.

Sejlskibsreder.

Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge intet Steds indtraadt nævneværdige Forandringer, og naar lige ses bort fra La Plata, hvorfra der har været et ganske godt Begær for Maj Tonnage, viser alle andre hjemgaaende Markeder en forbausende Træghed og Sløjhed. Laster er knappe samtidig med, at fragsøgende Tonnage presser paa, hvilket selvfølgelig stadig holder Fragterne nede paa et fuldstændig tabbringende Niveau, men den Trafik at blive ved med at holde Skibene gaaende til Trods for, at de hver Rejse sejler Penge overstyr, skal der en stor Pengepung til. Den nævnte Tilstand har nu været ved hele dette Aar, og mange Redere, som har villet trodse igennem at sejle for enhver Pris, fortryder vist nu, at de ikke hellere lagde deres Dampere op. Fra England lyder Meddelelser fra forskellige Dele af Landet ogsaa paa, at flere og flere Dampere lægges op nu, nogle frivilligt, andre tvunget af den bitre Nød, hvorimod vi herhjemme ser de Dampere, som var oplagt i Vinter, begynde at gaa i Fart. Det har sin naturlige Forklaring deri, at langt den overvejende Del af de danske Fragtdampere, er Østersøbaade, og da Sæsonen i Østersøen nu begynder, og mange Redere har fordelagtige Laster at afhente, stiller Forholdene sig noget anderledes herhjemme. De første Dampere ankom til Kronstadt d. 4. og 5. ds., og dette er det egentlige Signal til Østersøsejsonens Genaabning. I Løbet af denne Maaned eller senest de første Dage af næste vil Boltten være tilgængelig i hele sin Udstrækning. Hvad selve Fragtraterne for de forskellige Markeders Vedkommende angaar, saa viser de ikke nogen nævneværdige Forandringer, og vi kan i det hele og store henvise til forrige Uges Noteringer.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Den ærede Reduktion bedes venligst besvare nedenstaaende Spørgsmaal:

Sp.: Et Skib er befragtet med Kul hertil. Lasten er af Modtageren solgt til en enkelt Mand, som tager Lasten uden Maaling, efter den i Minecertifikatet opgivne Vægt.

Naar Lasten skal maales, plejer Befragteren at stille 3 Mand — 2 i Lasten og 1 paa Stillingen.

Er Befragteren, som skal levere Kullene frit paa Vogn, i dette Tilfælde forpligtet til at levere noget Mandskab og i bekræftende Fald, hvormange Mand?

Skipper P. Petersen, Skonnert »Sigrid«, formener, at Skibet skal levere Kullene styrtede paa Vogn og støtter sig til Domme, som er refereret tidligere i »Dansk Søfartstidende« (Aarhus eller Aalborg), hvorimod jeg formener, at Befragteren i alt

Fald skal stille den ene Mand paa Stillingen for at føre Løseballen fra Lugen til Vognen og der styrte den.

W. Gislason,

Reder for Skonnert »Sigrid«, Rudkjøbing.

Sv.: Naar Skibet besorger hele Løsningen om Bord, altsaa ogsaa i Skibsrummet, maa Skibets Forpligtelse ophøre paa Stillingen, og det Mandskab, som er nødvendigt til at transportere Ladningen videre, altsaa i omskrevne Tilfælde at styrte Kultønden, maa saaledes blive for Modtagorens Regning.

Højesteretsdommen af 2. Februar 1905 i Sagen mellem Sejleren »Mary Stoffer« og Aalborg Oljemølle, udtalte kun, at under de foreliggende Omstændigheder var Skipperen forpligtet til at hævde Godset saa højt, at det kunde modtages fra Kajen.

Havarier og Forlis.

Bornholm, Dpsk., har paa Rejsen fra Vejle til Boness maattet returnere til Frederikshavn med Skrueskade.

Ovine Marie, Motor-Kutter af Frederikshavn, indkom d. 1. ds. til Esbjerg med svær Skade paa Motoren, der maa erstattes med en ny.

Maja, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kolliderede i Kaiser Wilhelm Kanal med Dpsk. »Trelleborg«, er gaaet i Dok hos Burmeister for at reparere.

Slosvig, Dpsk. af Esbjerg, er d. 3. ds. ankommet til Söderhamn fra Burntisland. Skibet har faaet Skade i Isen og har Vand i Forpeaken.

Heini, Dpsk. af Kjøbenhavn, fik paa Rejsen fra Gøteborg til Wismar i Ballast sin Kedel læk. Dpsk. »Heima« af Kristiania tog »Heini« paa Slæb og indbragte det til Frederikshavn d. 6. ds.

Urda, Dpsk. af Gøteborg, har Natten til 6. ds. udfor Skagen været i Kollision med en ukendt Kvase, som sank, og hvis Besætning omkom.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. ds. afholdtes Prøvetur med 3-m. Staalskonnert »Ruth«, bygget paa Ring Andersens Værft i Svendborg for Regning Sø- og Transport-Kompagniet, Kjøbenhavn. Skibet, der skal anvendes til almindelig Fragtfart, maalet 83 Reg. Tons og laster 100 Tons. Prøveturen forløb til de om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibets korresponderende Reder bliver Befragtningsagent Albert Jensen, Kjøbenhavn.

Den 2. ds. saties en Skonnert i Vandet fra Ring Andersens Værft, Svendborg. Skibet, der fik Navnet »Anna Marie«, maalet 57 Brutto Tons; dets Reder og Forer er Hr. Asmussen, Strandhuse, Svendborg.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Helsingør 5. ds. paa Rejse til Neufahrwasser. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Grimsby 5. ds. til Gølle. — Nautik, N. Nielsen, ank. Methil 4. ds. — Nordsøen, Gram, ank. South Shields 27. April. — Nexos, Basse, ank. Tønborg 4. ds. — Ellen, Hansen, ank. Hamburg 30. April. — Fylla, Christensen, afg. Riga 4. ds. til Arbroath. — Gerda, Iversen, ank. Gefle 4. ds. — Hebe, Gregersen, afg. Nantes 4. ds. til Newcastle. — Inger, Larsen, afg. Reval 2. ds. til Ghent. — Cito, Thøgersen, ank. Wismar 3. ds. — Napoli, Brinch, ank. Helsingør 5. ds. — Bodil, Uldall, ank. Stettin 1. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Cardiff 4. ds. til Helsingør. — Nerma, K. M. Nielsen, ank. Kjertemunde 2. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 2. ds.

Vulcan. Paris, Tholander, afg. West Hartlepool 1. ds. til Tønborg.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 26. April til Marseille. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Blyth 4. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Santander 5. ds. til Kratzwick.

Ingrid, Winther, pass. Malta 2. ds. paa Rejse til Huelva. — Karen, Eriksen, ank. Tynen 29. April.

Kjøbenhavn. Carl Heeksher, Starck, afg. Methil 6. ds.

Bsterseen. Patria, Dam Larsen, ank. Hamburg 6. ds.

Union. Kotonia, Rasmussen, afg. Barcelona 5. ds.

Inga. Flaudria, Hansen, afg. Neufahrwasser 4. ds.

Dan. Secalia, Jensen, ank. Genua 6. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Hull 2. ds. — Brattingsborg, Suenon, afg. Newport 30. April til Torre Anunziata. — Flynderborg, Larsen, ank. Newport 30. April. — Fredensborg, Fischer, afg. Grangemouth 30. April til Riga. — Frederiksborg, Larsen, ank. Cete 27. April. — Jomshorg, Mathiesen, ank. Stettin 2. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Ancona 5. ds. til Ergasteria. — Rosenborg, Schultz, afg. Grangemouth 1. ds. til Libau. — Skanderborg, Jensen, afg. Huelva 29. April til Hamburg. — Stegelborg, Albertsen, afg. Newcastle 25. April til Porte Vecchio. — Stjerneborg, Lund, ank. Riga 2. ds. — Søborg, Hansen, afg. Newport 29. April til Genua. — Uranienborg, Schmidt, afg. Riga 2. ds. til Dunkerque.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, afg. Burntisland 3. ds. til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, afg. Port Said 1. ds. til Liverpool. — Silkeborg, Pedersen, afg. — Barry 29. April. — Skodsborg, Schmidt, ank. Stettin 28. April. — Tuborg, Agerlin, ank. Wear 5. ds. — Ulfborg, Møllerup, ank. Syracuse 26. April. — Vordingborg, Petersen, afg. Grangemouth 4. ds. til Riga.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Windau 28. April. — Dansborg, Kihe, ank. Cape Tormentine 29. April. — Kalundborg, Nielsen, afg. Windau 5. ds. til Ghent. — Taarnborg, Matzen, afg. Grimsby 2 ds. til Riga.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Sunderland 6. ds. til Kjøbenhavn.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 2. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Hull 5. ds. til Abo.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Svendborg 6. ds.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Chatham 30. April. — Mikhail Outchoukoff, Harboe, afg. St. Vincent 30. April til Meulgate. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Neapel 29. April til Newmills. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Hamburg 2. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Neapel 16. April til Kap Tormentine. — Excellence Pleske, ank. London 3. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Kjøbenhavn 6. ds. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Vincent 30. April til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 7. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Torm. Sara, Jensen, afg. Pillau 2. ds. til Blyth. — Helene, Sørensen, ank. Swinemünde 6. ds. — Agnete, Petersen, afg. Blyth 5. ds. til Karrebøksmünde. — Hermia, Dam, ank. Boness 2. ds. — Alice, Schultz, afg. Kbhvn 6. ds. til Libau.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Sunderland 5. ds. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Visby 5. ds. — Martha, Christensen, ank. Moe 2. ds. — Elna, Rathje, afg. Bougie 2. ds. — Therese, Pedersen, ank. Bizerta 1. ds. — Simon, Møller, afg. Blyth 5. ds. — Jeanne, Løffler, afg. Oran 6. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Memel 6. ds. — Vera, Riso, afg. Norrköping 6. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Hull 2. ds. til Malmo. — Alexy, Lorentzen, ank. Memel 30. April. — Dagny, Fischer, afg. Swinemünde 5. ds. til Sundsvall. — Mary, Clausen, pass. Kanalen 3. ds. for Helsingfors.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Abo 5. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Helsingør 5. ds.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Kbhvn 3. ds. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Kbhvn 6. ds. — Hans Tavsøn, Klaaborg, ank. Blyth 5. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Blyth 3. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Boness 7. ds.

Holm & Wonsild. Erik, Paulsen, afg. Kbhvn 5. ds. til Riga. — Veratyr, Villadsen, ank. Swinemünde 5. ds. — Axel, Christensen, ank. Riga 6. ds. — Wilh. Colding, Kurtznals, ank. Stettin 6. ds. — Josev, Damm, afg. Smyrna 6. ds. til Bristol. — Clara, Magleby, afg. Kbhvn 7. ds. til Hull. — Kaj, Hansen, afg. 6. ds. fra Horsens til Hull. — Absalon, Grøn, afg. Kbhvn 7. ds. til Hudiksvall. — Farnatyr, Nielsen, afg. Tyne 6. ds. til Pillau.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Bona 30. April. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Swansea 25. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Havre 1. ds. — Urania, Clansen, ank. Hull 6. ds. — Svend, Schmidt, ank. Methil 27. April. — Nordland, Møller, afg. Burntisland 6. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Antwerpen 3. ds. — England, Andersen, ank. Kbhvn 2. ds. — Holland, Poulsen, ank. Windau 2. ds. — Rusland, Madsen, ank. Boston 4. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. Windau 30. April. — Lady Furness, Andresen, ank. Methil 25. April. — Europa, Hansen, ank. Swine-

münde 5. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Algier 5. ds. — Frankrig, Friis, ank. Malaga 3. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Kiel 9. April.

Frø. Austa, Bagger, ank. Kbhvn 27. April. — Vera, Thing, afg. Neufahrwasser 6. ds. til Kbhvn. — Freja, Nielsen, ank. Kbhvn 9. April. — Hertha, Rasmussen, ank. Esbjerg 5. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Stettin 6. ds. til Oxelosund. — Fulton, Jørgensen, ank. Libau 3. ds. — Newton, Anderson, ank. Helsingør 26. April. — Edison, Sørensen, ank. Kbhvn 16. April. — Washington, Nielsen, afg. Kings Lynn 3. ds. til Rokkala.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Marseille 28. April til Hamburg. — Henrik Bjelke, Hanse, afg. Tunis 28. April til Boucau. — Ove Gjedde, Jans, afg. Carloforte 6. ds. til Mazzarelle.

Dansk-Føresk Havfiskeriselskab. Trawler Atlanta, Andresen, ank. Thorshavn 5. ds. fra Blyth.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Riga 3. ds. — Allan, Nielsen, ank. Helsingør 1. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Perim 5. ds. til Colombo. — Sibirien, Madsen, afg. Perim 29. April til Singapore. — Indien, H. P. Berg, afg. Hongkong 4. ds. til Shanghai. — Tranquebar, van Deurs, afg. Singapore 2. ds. til Colombo. — Cathay, Jensen, afg. Mangalore 25. April til Suez. — Samui, Dahlenborg, afg. London 4. ds. til Kbhvn. — Bintang, Gabe, ank. Kbhvn 28. April. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Kbhvn 19. April.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. London 7. ds. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Demorara 4. ds. til Paramaribo. — St. Jan, Ingemann, afg. Frederikssted 24. April til Havre.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Prins Valdemar, Hansen, ank. Coleta Coiosa 27. April fra Newcastle. NSW. — Maracaibo, Svarrer, ank. Maracaibo 21. April fra Hamburg.

Fans-Senderho. Martha, Fischer, er 1. April prajet paa Rejse fra Cadiz til Rio Grande paa 8^o N. Br. og 27^o V. Lgd.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, pass. Sundet 4. ds. for Hango. — Inga, Storm, ank. Esbjerg 2. ds. — Ætina, Pedersen, afg. Mariagerfjord 2. ds. — Ella, Svendsen, ank. Kristianssand 5. ds. — Emilie, Nielsen, afg. Rio Janeiro 28. April til Barbados f. O.

Ronne. John Hintze, Knudsen, ank. Stolpemünde 26. April. — Kastor, Klausen, ank. Nekso 26. April. — Veset, Kofoed, ank. Langesund 26. April. — Bolgen, ank. Aarhus 27. April. — Mercantil, ank. Koffet 27. April. — Freja, Beech, ank. Pillau 30. April. — Amaranth, Kyhn, ank. Newcastle 30. April.

Svendborg. Guldborg, Jørgensen, ank. Grangemouth 27. April. — Martin, Wilde, ank. Fowey 28. April. — Cimbria, Nielsen, ank. Middlesborough 28. April. — Ring Andersen, Hansen, ank. Danzig 29. April. — Freja, Jensen, ank. Danzig 30. April. — P. G. Petersen, Jensen, ank. Hull 29. April. — Dagny, Rasmussen, ank. Ystad 30. April. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Skiensfjord 27. April. — Haus Ditlev, Christensen, ank. Kolberg 29. April. — Ane, Jørgensen, ank. Stettin 29. April. — Valdemar, Andreasen, ank. Bridgewater 29. April. — Kasper, Jørgensen, ank. Langesund 2. ds. — Solon, Rasch, ank. London 1. ds. — Newsky, Nielsen, ank. Rochester 1. ds. — Martin Nissen, Petersen, ank. Ronne 1. ds. — Peter, Jørgensen, ank. Königsberg 1. ds. — Jason, Hansen, ank. Königsberg 30. April. — Alma, Hansen, ank. Blyth 3. ds. — Erik, Rasmussen, ank. Drobak 4. ds. — Embla, Mikkelsen, ank. Rostock 3. ds. — Niels, Nielsen er ank. til Oxelosund.

Æra. Adele, Kock, ank. Falkenberg 4. ds. — Viking, Weber, auk. Vaag 4. ds. — Rigmor, Petersen, ank. Kolding 4. ds. — Aifa, Madsen, ank. Sant Nazaire 3. ds. — Norma, Christensen, ank. Kbhvns Red 4. ds. — Neptun, Jøsen, ank. Halmstad 3. ds. — Hekla, Hermansen, ank. Halmstad 3. ds. — Ami, Christensen, ank. Altona 3. ds. — Ellen, Lauritzen, ank. Kbhvn 4. ds. — Th. Lohse, Boye, ank. Kalundborg 4. ds. — Herkules, Bager, ank. Aalborg 5. ds. — Arietis, Andersen, ank. Stockholm 5. ds. — Caroline, Christensen, ank. Risør 5. ds. — Maren, Albertsen, ank. Rudkjøbing 5. ds. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Cadix 5. ds. — Marting, Friis, afg. Marstal 5. ds. — Kirstine, Rasmussen, ank. Lillesand 6. ds. — Valkyrien, Weber, pass. Wolmer 30. April til Drammen. — Lauritz, Folmer, ank. Sarpsborg 5. ds. — Bien, Petersen, ank. Kbhvn 6. ds. — Solon, Rasmussen, ank. Nakskov 6. ds. — Mary, Anderson, ank. Laurvik 5. ds. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Stokiseyri (Island) 5. ds.

INDEHOLD:

Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavn, d. 8. Maj 1908. — So- og Handelsrettsdomme. — Tyske Soretsdomme. — Navigationsvæsenets Ordning. — Frugtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

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 Bjelkehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er relative, 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.

931. Vandstand. Thybøen-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordseen. I Thybøen-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 3, m, i Langholm-Løb 2, m, i Svanholm-Løb 2, m, i Kobber-Løb 3, m. Gasholm-Løb er lukket. Der er saaledes for Tiden 2, m Dybde mellem Nordseen og Limfjorden.

932. Forestaaende Udlægning af Vagere. **Tune-Knob.** Kættegat. Midt i Maj 1908 udlægges til Brug ved Skydeovelsere fire Vagere S. for og to Vagere N. for Tune-Knob. Vagernes Topbetegnelse er 1 eller 2 Flag, eller 1 eller 2 Timeglas. Vagerne er Skibsarten uvedkommende.

Skibsførere advares med at forveksle disse Vagere med Somarkerne til Farvands Afmærkning.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

933. Grunde fundet og afmærket. Stockholm Skærgaard. Sverrig. I Farvandet mellem Oscar Fredriksholm og Stockholm, V. for Gurpen Fyr, er fundet en 6 m Grund paa 59° 21' 58" N. Br. 18° 22' 10" Ø. Lgd., og en 6,5 m Grund paa 59° 21' 55" N. Br. 18° 22' 12" Ø. Lgd. Tet S. for den første er udsat en Stage med Kost, og tet N. for den anden en Stage.

934. Midlertidig Afmærkning. Gålle. En Stage med Kost og midlertidig udsat ved Fundamentet til Barsgrund Fyr. Farvandet er foreløbig spærret for større Skibe. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 904. Kjøbenhavn 1908).

935. Fyr tændt. Lilla Tårnskår. Finske Bugt. Finland. Paa Holmen Lilla Tårnskår er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser e. 12 Blink i Minutten. Flammens Højde: 11 m. Synsviddens: 7 Sm. Fyret lyser Horisonten rundt. Rød 2, m høj Fyrtøj. 59° 45' 18" N. Br. 22° 57' 48" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155 og 205).

936. Grund afmærket. Skata Ledholms Ref. Finske Bugt. En hvid Stage med sort, nedvendt Kost er i 6,5 m Vand udsat tet NV. for Skata Ledholms

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favn til Meter og omvendt fns. saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

Passé Sud de Conakry. For Judgrænde skal den holdes om Engbord. Dragonuier. Fyrtaarn: 9° 30' 14" N. Br. 13° 43' 17" V. Lgd.

982. Ledefyr tændt. **Domaine.** Orleans Island. River St. Lawrence. Canada. Paa Ø.-Enden af Orleans Island er tændt to hvide, faste Fyr, Domaine Ledefyr.

Forfyret staar paa Øens N.-Kyst, 4 Kbl Ø. for Rivière du Moulin. Flammens Højde: 11,5 m. Synsviddens: 11 Sm. Spejlsapparat. Hvidt, firkantet, 9, m høj Tårn. 47° 1' 8" N. Br. 70° 49' 47" V. Lgd.

Bagfyret staar paa Toppen af en Høj, 785 m S. 47½° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 37,5 m. Synsviddens: 17 Sm. Spejlsapparat. Hvidt, firkantet, 9, m høj Tårn.

Fyrene lyser i Fyrhinen og over Løbet.

Holdt overet i S. 47½° V. leder Fyrene fra Fyrhinen Skæring med Cap Brulø Ledefyrhine til Fyrhinen Skæring med Ste. Anne de Beaupré Ledefyrhine.

983. Fyrbaake opført. **Ste. Famille.** Orleans Island. River St. Lawrence. En Fyrbaake er opført til Ste. Famille forreste Ledefyr. Den staar paa den tidligere Fyrpæls Plads. Det er en firkantet, 25 m høj Gitterbaake med hvidt Fyrhus. Fyret er hvidt, fast. Flammens Højde: 25 m. Synsviddens: 10 Sm. Spejlsapparat.

984. Ledefyr tændt. **Ste. Anne de Beaupré.** River St. Lawrence. Paa River St. Lawrence N.-Kyst er tændt to hvide, faste Fyr, Ste. Anne de Beaupré Ledefyr. Forfyret staar paa Ø.-Siden af Landsbyens Værft, 300 m fra dets Yderende. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 11 Sm. Spejlsapparat. Hvidt, firkantet, 9, m høj Tårn. 47° 1' 17" N. Br. 70° 53' 47" V. Lgd.

Bagfyret staar paa Siden af en Høj V. for Landsbyen, 1283 m S. 74° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 33 m. Synsviddens: 16 Sm. Spejlsapparat. Hvidt, firkantet, 9, m høj Tårn.

Fyrene lyser i Fyrhinen og i Løbet.

Holdt overet i S. 74° V. leder Fyrene fra Fyrhinen Skæring med Domaine Ledefyrhine til et Punkt lige over for Mundingen af Ste. Anne River. Herfra holdes de om Styrbord og der drejes e. 1 Kbl uden om Ste. Anne Værfts Yderende til St. Pierre Ledefyr kommer overet.

985. Fyrskibet »Barlett Reef« midlertidig ombygget. Connecticut. Forønde Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Barlett Reef« Nr. 13 er midlertidig ombygget med Reservfyrslib Nr. 20. Fyrene er ulorandret, Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

986. Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« midlertidig ombygget. Delaware. Omtront den 12te Maj 1908 ombygtes Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« Nr. 52 midlertidig med Reservfyrslib Nr. 2, Fyrene er ulorandret, Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

987. Fyrtaarn forandret Farve. Cape Roman. South Carolina. Omtront den 12te Maj 1908 males Cape Roman Fyrtaarns nederste Halvdel hvidt, dets øverste Halvdel sort og hvid stribet og Lanterneen sort. 33° 1' 8" N. Br. 79° 22' 18" V. Lgd.

988. Fyr atter tændt. Tænde inddraget. Hen and Chickens Shoal. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. Et rødt, fast Fyr er tændt paa S.-Siden af Hen and Chickens Shoal, tæt ved det grundeste. Flammens Højde: 10 m. Det vises fra en rød, firkantet med »H C« mærket Baake, som staar i 5 m Vand. Samtidig er Spidstønden H C S, som midlertidig afmærkede Grundten, inddraget. 24° 55' 48" N. Br. 80° 33' 3" V. Lgd.

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

989. Vrag borttaget. Pensacola Bay. Florida. Forønde Stater i Nord-Amerika. Vraget af den i Pensacola Bay sunkne Dampor »Florence Witherbee« er borttaget og Afmærkningen inddraget.

970. Fyr midlertidig forandret. Punta Colarain. Cozumel Island. Yucatan.

Ref. som ligger e. 1 Kbl. SV. for Skata Løtholm SV.-Pynt. 60° 12' 47" N. Br. 24° 26' 13" Ø. Lgd.

937. Advarsel mod at passere S. om Fyrskibet »Adler Grund«. Tyskland. Natten mellem den 12de og 13de April 1908 er Danmskibet »Lutwig« passeret e. 3 Sm S. om Fyrskibet »Adler Grund« og sandsynligvis stød på Vraget af det sunken Danmskib »Nordene«, hvorved det har lidt svært Havari. Da Danmskibet ikke kunde ses fra Fyrskibet, kunde Advarselssignaler ikke gives fra dette.

Skibførere advares derfor atter mod at gaa S. om Fyrskibet.

938. Fyrs Lysvinkel. Schleimünde. Schleimünde hvide Fyr med Formorkelser Lysor Horisonten rundt, kraftigt fra N. 35 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N., Ø. og S. til S. 9 $\frac{1}{2}$ ° V., uforstærket over den øvrige Horisont.

II. Kattegat og Skagerrak.

939. Forandring af Fyr. Fjordskær. Sværif. Fjordskær Fyr skal forandres. Fyret slukkes derfor midt i Maj 1908. Naar det atter tændes, omtrent den 1ste Juni 1908, er det et Lynfyr, der viser grønt Lys fra e. N. 80° Ø. til e. N. 180° Ø., hvidt Lys fra e. N. 180° Ø. til e. N. 220° Ø., og rødt Lys fra e. N. 220° Ø. til e. N. 320° Ø. (Kort Nr. 186).

940. Fyrskibet »Grishådarnæ« ombyttes midlertidig. I Begyndelsen af Maj 1908 ombyttes Fyrskibet »Grishådarnæ« midlertidig med Reservefyrskib Nr. 18, der paa Siderne er mærket »Reserve«.

941. Grund rapporteret. Agnæs. Larviksfjorden. Norge. En 4 $\frac{1}{2}$ m Grund er rapporteret at ligge e. 2 $\frac{1}{2}$ Kbl Ø. for den ny Bro ved Agnæs. Stedet vil blive undersøgt. 53° 0' N. Br. 10° 3' Ø. Lgd.

942. Grund fundet. Sandefjorden. Lyngør. En 4 m Bo er fundet i Sandefjorden, SØ. for Lamholmen, i Limen Eikehønskløva over Ø. Kanalen af Bjørstebuen, og omtrent midt i Farvandet. Grunden vil blive nærmere undersøgt.

943. Grund rapporteret. Randsundet. Kristiansand S. En 5 m Grund er rapporteret at ligge midt i Løbet i den N.-lige Del af Randsundet (Stokken). Stedet vil blive undersøgt. 58° 6' N. Br. 8° 6' Ø. Lgd. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

944. Vrag i Nordsøen. Den 23de April 1908. 53° 57' N. Br. 2° 24' Ø. Lgd. Vraget af den svenske Skonnert »Allerfeldt«.

945. Fyrslampe midlertidig slukket. Molden. Akmærkning. Møldesund. Norge. Under Uddybningen i Møldesund er Molden Fyrslampe slukket. Den skal flyttes e. 20 m ud i Sundet og anbringes paa et Jernstativ. Naar Uddybningen er færdig, vil Rendens Midtlinje ligge midt in mellem de to Fyrslamper. Under Sundets Spærring er 48te Møldesund almærket med 3 røde Bøjer paa V.-Siden og tre sorte Bøjer paa Ø.-Siden af Farvandet. Bøjerne ligger i 5 $\frac{1}{2}$ m. Vand. de- lig Lavvande. Fra den 20de Juli anbringes røde Lanterner paa de røde Bøjer og grønne Lanterner paa de sorte Bøjer.

946. Fortøjer midlertidig inddraget. Helgoland. Tyskland. Fortøjtønderne Nr. 1 og 2 til store Skibe i Helgoland N.-Havn er midlertidig inddraget for at efterse.

947. Lystønder atter udlagt. Brunshüttel Red. Elben. Lystønderne, som almærker Brunshüttel Red, er atter udlagt, og Fyrene, som almærker Roden, slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 128, Kjøbenhavn 1908).

948. Lystønde inddraget. Kaiser Wilhelm Kanal. Elben. Lystønden, som til forsøg var udlagt lige over for Mundingen af Kaiser Wilhelm Kanal, mellem de røde Spirønder e og d, er permanent inddraget.

949. Fyr tændt. Ellerholzhafen. Hamburg. Elben. Paa den V.-ligste Del af Due d'Alberne i Ellerholzhafen, lige over for Mønekøberg Kuj, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 $\frac{1}{2}$ m. Fyret lysor Horisonten rundt, undtagen

i Retning af Mønekøberg Kuj, omtrent fra Ellerholzhöft til Rækken af Due d'Alber i Ellerholzhafen.

950. Vrag flyttet. Bremerhaven Red. Weser. Vraget af Skonnerten, som var sunket lige over for Indløbet til Neue Haken, er flyttet ud af Farvandet og er ikke mere farligt for Skibstøtten. Bjergningslampen, som ligger ved Vraget, viser en rød Cylinder eller en rød Lanterne mellem to hvide. Man skal gaa Ø. om Bjergningslampen og passere den karsømt. Vragfyrskibet er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 850, Kjøbenhavn 1908).

951. Dybde. Zwanenhalg. Harlingen. Holland. I Zwanenhalg er den mindste Dybde 1 $\frac{1}{2}$ m.

952. Dybde. Moler. Harlingen. Zuiderzæe. I Indløbet til Harlingen er den mindste Dybde 2 $\frac{1}{2}$ m. Molerne S. for Harlingen er fornedet.

953. Oplysning om Fyrskibet »Barrow«, Thomsen. England. Fyrskibet »Barrow« er rødt, mærket »Barrow«, og har Cylindere som Bægmærke. Det viser hver 30 Sek. Fire-Blink med 3 Sek. mellem Blinkene. Taagesignal gives med et Taagehorn, som hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert Stød Varighed 4 Sek. 51° 35' N. Br. 1° 10' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 139, Kjøbenhavn 1908).

954. Forestaaende Forandring i Almærkning. Lovestoft og Yarmouth. Omtrent den 9de Juni 1908 flyttes følgende Tønder saltes: Paketfeld Gateway Tønde 7 $\frac{1}{2}$, Kbl N. 14° Ø. hen, og South Holm Tønde 9 Kbl N. 14° Ø. hen. S W Holm Tønde inddrages. West Holm Tønde faar Navnet S W Holm, N W Holm Tønde faar Navnet West Holm og N W Newcome Tønde faar Navnet Inner Paketfeld. Paketfeld Gateway Lystønde: 52° 26' N. Br. 1° 46' Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 518, Kjøbenhavn 1908).

955. Lys- og Klokketønde udlagt. Hull Red. Den sort og hvid lodret stribebe Slumtønde Nr. 9 paa Hull Red er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde Nr. 9 (Anson). 53° 44' N. Br. 0° 16' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 639, Kjøbenhavn 1908).

956. Fyr tændt. Graeter. Paa Yderenden af Graeter N.-Pier er tændt et hvidt, fast Fyr, og paa S.-Pieren, som er under Opførelse, et rødt, fast Fyr. Fyr-apparater af 6te Orden. 53° 28' N. Br. 1° 35' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

957. Forestaaende Forandring af Fyr. Leugonær. Danmark. Frankrig. I 1908 forstærkes Leugonær hvide, faste Ledelyr. Lysvonen: 15 $\frac{1}{2}$ Sm. I øvrigt bliver Fyret uforndret. 51° 2' 28" N. Br. 2° 22' 47" Ø. Lgd.

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

958. Tønder flyttes. Bramble Shoal. The Solent. England S.-Kyst. Omtrent den 12de Maj 1908 flyttes West Bramble Tønde e. 3 Kbl. N. 66° V. hen til 50° 47' N. Br. 1° 18' V. Lgd., og South Bramble Tønde e. 6 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 76° V. hen til 50° 47' N. Br. 1° 16' V. Lgd.

959. Taagesignal forandret. Lundy Island. England V.-Kyst. Taagesignalet paa Lundy Island S.-Ende gives nu med Ek-Kanal hver 3 Minutter. 51° 9' N. Br. 4° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 22, Kjøbenhavn 1908).

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

960. Fyr forandret. Petit Minou. Goulet de Brest. Frankrig. Petit Minou midlertidige Fyr er slukket og de tidligere Fyr atter tændt efter at Reparationen er endt. 48° 20' 12" N. Br. 4° 36' 34" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 813, Kjøbenhavn 1908).

961. Grund almærket. Tonnellier. Conakry. Frank Guinea. Afrika. En sort Spilstønde med sort Cylinder er udlagt e. 1 Kbl. SØ. for Klippen Tonnellier i

X. Asiens Ø. Kyst med Japan.

981. Løds-Station oprettet. **Sambo. Riouw Arkipel.** Paa Sambo ved Straat Boelan er oprettet en Løds-Station. 1° 9' N. Br. 103° 54' Ø. Lgd.

982. Tønder udlagt. **Sambo Red. Straat Boelan.** Paa Sambo Red er udlagt to hvilde Spidstønder ved Kystrevet ud for Belakung Padang, den V.-lige i 13 m Vand, fra Sambo Flagslang i S. 88° V. og fra Sambo NV-Pynt i S. 31° V., den Ø.-lige i 15 m Vand, fra Sambo Flagslang i S. 31° V. og fra Sambo NV-Pynt i S. 5° Ø. Sambo: 1° 9' N. Br. 103° 54' Ø. Lgd.

983. Grunde fundet. **Fai Tsi Long Arkipel. Golfe du Tonkin. Fransk Indo-Chine.** I Fai Tsi Long Arkipel er følgende Grunde fundet:

En 1 m Klippe 600 m S. 82½° V. fra Pointe des Lantres. Den ligger paa Ø.-Enden af et Rev, som strækker sig c. 60 m V. efter. Mellem Revet og den NV. for Pointe des Lantres er der 10 à 12 m Vand. S.-Kysten af denne Ø og af Pointe des Lantres er stejlt afsluttende.

En 2. m Klippespid 1900 m S. 34° V. fra Poisson S.-Pynt. SV-Pynten af Øen Sommer des Grottes er uren.

Et Rev, der falder tørt med Lavvande, 100 m S. for den lille Ø, som ligger c. 2000 m S. 49° V. fra Poisson.

984. Fyret **Hoi Hau. Heinan Strait. Tong King Golf. China.** Paa nogle af Admiralty Kort Nr. 876 er det røde og hvite Gruppe Blinkfyrværker 35 Sek. i Hoi Hau Bay ikke anført. 20° 17' N. Br. 110° 16' Ø. Lgd.

985. Klippe og Tønder Beliggenhed. **Nam Kwan Harbour.** 5. m Klippen i Indløbet til Pi Kwan Harbour ligger 2 Sin S. 18° V. fra Ping Fong Island N.-lige Top, og i S. 72° Ø. fra Chin Kwan Island S.-lige Top, eller c. 1/3 Sin NØ. for den i Kortet angivne Plads. 27° 8' N. Br. 120° 30' Ø. Lgd.

Den røde Spidstønde, som afmærkede Klippen, ligger c. 2 Kml NØ. for Chin Kwan Island S.-lige Top. 27° 8' N. Br. 120° 29' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N: betyder nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; ‡: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. Norge:

N B 54 Jarno—Nesøen og Kuden. 1:50,000. Pris: 1,00 Kr.

Holland:

R 202 Noordzee. Zeegaten aan den Hoek van Holland en van Goeree. 1:50,000. Pris: 2 fl.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 33.

Tagesignal gives foreløbig ikke. „Hals“ Fyrskib. Kattegat.

Paa Grund af Havari kan Tagesignalet foreløbig ikke gives fra „Hals“ Fyrskib. Skuden vil snarest mulig blive udbedret.

Marineminstrelets Admiralrets-Departement, den 6. Maj 1908.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.

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

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.



Telefon 297 og 1297. Telegramadresse: Ciseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
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.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 12. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvam. Losseful og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæiter.

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

Forlang min illustrerede Prislister.



Als Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

**Tuborg
Porter**

Kraftig, fyldig, velmagende.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier** og **Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Rør og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

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

Gedr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærospis paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri
Vejle

anbefaler sig med alt til Faget henhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Nordmand

med mangeaarigt Ophold i
Udlandet, Skibsproviantering,
Mægler, Kulforretning Middelhavet,
1. Kl. Firmaer, udmærkede
Sprogkundskab.: fransk,
engelsk, tysk, edsv. Translater
fra fransk Handelstribunal,
søger Plads i lign. Branche,
Kjøbenhavn eller sydligere
Udland. Billet, mrk.: „Free
Mason 262“, modtager dette
Blads Kontor.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

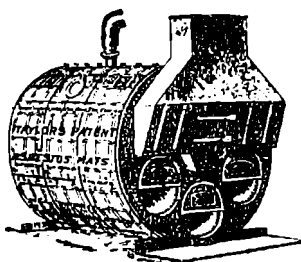
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Skibet,
der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bankers og
Dæk.

Captain Axel Björklöf
Stevedore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Kompagnon.

Som saadan søges en ung
Mand med en Formue af c.
30.000 Kr., til en af Landets
største og i bedst Drift væ-
rende Sejlmagertforretninger,
for efter faa Aars Forløb helt
at kunne overtage denne.

Billet, mrk.: „Kompagnon
254“, bedes indlagt paa Bladets
Kontor.

Limfjorden.

I Oddeund Nord er der
aaabnet en veltoraynet Skibs-
provianterings-Forretning.

Brødrene Stabell.

Kjøbenhavn, d. 12. Maj 1908.

For Aar tilbage har dansk Skibsfart gennem Fællesrepræsentationen taget til Orde mod Søneringslovens Bestemmelser vedrørende Fiskeri.

Spørgsmaalet blev senere anbragt i Kommissionen til Revision af Bestemmelserne for Navigator- og Maskinistuddannelsen m. m., men hvor Sagen senere er bleven af synes ikke ganske klart. Den meget omtalte Kommissionsbetænkning af 8. Marts 1907 gør nemlig ikke Rede herfor, men indskrænker sig til at oplyse i en Note til et Bilag Pag. 52, at Kommissionen under 15. November 1904 (samme Aar som Kommissionen blev nedsat!) har afgivet en Separatbetænkning angaaende Betingelserne for Erhvervelse af Bevis som Fiskeskipper m. m. Det lyder utroligt, at denne Separatbetænkning ikke findes offentliggjort i det omfangsrige Hefte, som i Fjor lagde Kommissionens Arbejde frem for Offentligheden, men det er ikke desto mindre sandt, og vi kan i Øjeblikket ikke finde nogen anden rimelig Forklaring, end at Kommissionen ikke ved sin Opløsning har kunnet huske saa langt tilbage som til det første Aar af dens lange Levetid.

Men hvorledes denne Separatbetænkning nu end lyder, saa gælder dog endnu i dette Øjeblik i al sin Uhyrlighed § 20 i Søneringsloven af 1892, den om hvilken Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i sin Tid har sagt: »Det er ikke forsvarligt, at Folk, som hverken er Sømand eller Navigatorer, har Ret til at føre Sejlskibe af en hvilken som helst Størrelse og Dampskibe paa indtil 100 Tons paa Fiskeri, naar disse Skibe blot ikke kommer udenfor Nordsoen og udenfor den færøiske indskrænkede Farl.»

Denne Paragraf indeholder ikke blot en stor Uretfærdighed mod Førerne i Smaaskibsfarten, af hvem Staten forlanger en vis nautisk Uddannelse, men den er tillige en Fare for hele Skibsfarten. Fiskerflaaden forøges Aar for Aar, men de Fordringer, som Samfundet i nautisk Henseende stiller til den, holder sig konstant — ved Nulpunktet. Man forlanger paa Papiret, at et Fiskerifartøj skal overholde de internationale Søvejsregler, men Føreren behøver paa intet Tidspunkt af sit Liv at dokumentere, at han overhovedet kender dem, og Øvrigheden, *in casu* formentlig Fiskeriinspektionen, har i lang Tid lukket Øjnene i hvert Fald for de mest almindelige Overtrædelser, hvad der noksom fremgaar af Fiskeriberetningen for Finansaaret 1906—1907, som i disse Dage med sædvanlig Velvilje er bleven os tilstillet.

Vi skal af dette Arbejde tillade os at aftrykke nedenstaaende Uddrag af Indberetningen til Marineministeriet fra Chefen for Inspektionsskibet:

Ureglementeret Lanterneføring.

Trods Lovens Paabud har Fiskerne, efter at Motorer er bleven indført til Fiskerifartøjerne, været meget utilbøjelige til at føre Toplanterne. Efter at der fra Fiskeriinspektionen gentagne Gange var givet Fiskerne Paalæg om at gøre det, og enkelte var anholdt, uden at det frugtede, blev der under 8. Oktober fra Fiskeriinspektionen udsendt et Cirkulære til alle større Fiskeriforeninger indenfor Skagen med Opfordring til at anbefale Fiskerne at føre de reglementerede Lanterne, idet Inspektionen for Fremtiden vilde anholde og indmelde til Politiovrigheden enhver Overtrædelse i nævnte Henseende. Dette er derefter bleven udført med det Resultat, at 41

Fiskerifartøjer er bleven anholdt og idomt Bøde for manglende eller ufuldstændig Lanterneføring.

Vil man søge Aarsagen til ovennævnte Ulyst hos Fiskerne til at udføre Lovens Bydende om Bord i deres Fartøjer, kan den vistnok til Dels findes i hele den Forn, hvorunder Livet leves i Fiskerifartøjerne, idet Bestemmelsen om at opsøge og forlade en Fiskeplads, Fangstens Salg og i det hele taget alt, hvad der vedrører Fiskeriet, afgøres ved Afstemning af hele Besætningen med samme Stemmegyldighed fra Fører til den yngste af Besætningen. Føreren eller Skipperen har med andre Ord ikke Spor af Myndighed over de andre.

Dette Forhold overføres saa til stor Skade paa de andre Skibsforhold (Søvejsreglernes Overholdelse, Vagt-hold m. m.), saaledes at naar Flertallet af en Besætning f. Eks. ikke mener, at det er nødvendigt at tænde Lanterneerne, fordi det er tilstrækkelig lyst til at se, selv om Solen er gaaet ned, saa bliver Lanterneerne ikke tændt.

En Hovedaarsag til at saadanne Forhold kan finde Sted om Bord i Fiskerifartøjerne, er den særdeles uheldige Omstændighed, at Lovgivningen ikke stiller nogen som helst Særkrav til Føreren af et Fiskerifartøj i vore Farvande, fremfor den øvrige Del af Besætningen, f. Eks. ved et Førerpatent med dertil betinget Eksamensbevis, saaledes som for ethvert andet Skib paa Søen.

Det vilde sikkert være heldigt, om der blev krævet obligatorisk Eksamen af Kutterførerne i alle danske Farvande, saaledes som allerede foreslaet af den da-værende Chef i Aarsrapporten for 1900.

Til dette Forslag skal jeg knytte en Tilføjelse. Siden da er Motorens Anvendelse i Fiskerifartøjerne tillaget i betydelig Grad, saaledes at det sikkert vilde være paa sin Plads, at der om Bord i ethvert Motorfartøj mindst fandtes 1 Mand, som havde faaet nogen Uddannelse i Brugen og Behandlingen af en Motor; jo ældre Motorerne bliver, desto mere vil Nødvendigheden heraf vistnok gøre sig gældende, for om muligt at undgaa nogle af de Ulykker, som sagkyndige Folk mener vil indtræffe, saafremt Fiskerne ikke faar mere Kendskab til det Materiel, de arbejder med, end de nu har.

Blev der til Fiskeskippereksamen føjet Kravet om Kendskab til Motorer og deres Behandling, vilde Føreren af et Fiskermotorfartøj ogsaa derigennem faa et Stempel af Autoritet paa sig, som sikkert vilde være til Gavn for Disciplinen om Bord.

De paagældende Anholdelser er foretaget i Tidsrummet fra d. 2. Maj 1906 til d. 14. December s. A., og ikke mindre end 27 af Anholdelserne har fundet Sted efter Udsendelsen af det ovenfor omtalte Cirkulære. Af Datoen for dette samt Anholdelsernes Antal, maaske med Tilføjende, at 12 af Anholdelserne har fundet Sted i Frederikshavn paa en og samme Dag, vil man have det fornødne Materiale til at danne sig et rimeligt Skøn over Overtrædelsernes Antal. Dette sidste Tal maa simpelthen være ganske overvældende.

Tilsyneladende modsiger netop alle disse Anholdelser vor ovenfor fremsatte Paastand om, at Øvrigheden i lang Tid har set gennem Fingre med disse utilbørlige Forhold. Men ogsaa kun tilsyneladende; thi allerede saa langt tilbage som i November 1904, altsaa to Aar forinden Fiskeriinspektionen havde udsendt sit Cirkulære, havde *Dansk Søfartstidende* i en Redaktionsartikel gjort netop den samme Ulovlighed til Genstand for skarp Paatale, efter at vi ved Selvsyn i en af vore største Fiskerihavne havde overbevist os om, at ingen af de deryørende store Motorkuttere var forsynet med nogen Art af Indretning til Anbringelse af Toplanterne.

For Resten turde det i sig selv være en ret op-højet Tanke, den at Myndighederne udsender Cirkulære

til Fiskerne, om at Søvejsreglernes Bestemmelser om Skibslus skal overholdes. Det svarer omtrent til, om Myndighederne lod indrykke en Bekendtgørelse her i Bladet, i hvilken det anbefaledes Skibsførerne at overholde Søvejsreglernes Art. 20. Nogen saadan Bekendtgørelse har vi aldrig set, og vi tør gaa ud fra, at den vilde vække en Del Opsigt, hvis den skulde komme.

Fiskeriberetningens ovenfor omtalte Inspektionsrapport gaar imidlertid ikke længere end til Udgangen af 1906. Siden da er der altsaa løbet en Del Vand i Stranden, og meget kan være forandret. Det kunde vel endog tænkes, at Fiskerfartøjerne i Løbet af den hendirte Tid havde lært at indse, at Søvejsreglerne har et andet Formaal for deres Eksistens end det, at de skal brydes, men i alle Tilfælde forekommer det os at være af betydelig Interesse at erfare, hvorledes Forholdene har udviklet sig, og navnlig hvorledes Tilstanden er nu. Hvis hele Spørgsmaalet lod sig betragte som et indre Anliggende indenfor den danske Fiskeriering, vilde et Forlangende fra Skibsfartens Side om Klarhed i Sagen med god Grund kunne betegnes som ubeskedent, men da dette saa langt fra er Tilfældet, ved vi ikke rettere end at lade Spørgsmaalet gaa videre til Fiskernes eget Organ, eller hvem der iøvrigt maatte være kompetent til at besvare det.

Fra St. Petersburg skriver Mæglerfirmaet *Nic. Heimbürger* til os d. 7. ds.:

Nevaen har i nogen Tid været isfri, men i Slutningen af sidste Uge begyndte svære Ismasser at komme ned fra Ladoga Søen, og disse fyldte til Dels Havnen. Isbryderen »Jermak« gik derefter ud i Bugten for at være klar til at yde Hjælp, og Mandag Aften d. 21. April/4. Maj indkom den paa Kronstadt Red med to Dampere, som naaede Petersburg den følgende Morgen.

Der er endnu en Del Is i Bugten, men den er for Størstedelen usammenhængende, og da den af Vinden er bleven drevet over paa Sydsiden, er Passagen forholdsvis let.

I Gaar (d. 6. ds.) ankom en Del Dampere, der var bleven assisteret af »Jermak« i Nærheden af Krasnaja Gorka.

Da mange Redere har sluttet for Lastning indenfor en vis Tid efter den »officielle« Genaabning af Navigationen, er der Grund til at henlede Opmærksomheden paa, at Havnen officielt erklæres aaben, naar 35 Skibe (Dampere og Sejlere) er ankommet til Kronstadt og Petersburg.

Paa Grund af ringe Vandstand i en Del af Flodløbene vil Transporten af Trælast og andet Gods fra det indre af Landet til St. Petersburg sandsynligvis blive forbundet med ikke ringe Vanskeligheder i den kommende Sæson.

Havnearbejderne i Aarhus. Mellem Arbejdsgiverforeningen ved Aarhus Havn og Havnearbejdernes Fagforening i Aarhus er der i Følge R. B. d. 7. ds. efter flere Dages Forhandlinger afsluttet en Overenskomst gældende for tre Aar. Arbejderne opnaar 50 Øre mere pr. Dag for Daglønsarbejde og en Omlægning af Akkordpriserne, som byder dem nogle Fordele. Overenskomsten omfatter c. 300 Arbejdere.

Mæglerfirmaet *Petersen, Møller & Hoppe* har i disse Dage overltaget Repræsentationen i Kjøbenhavn for Hamburg—Amerika Linien's Ruter paa Vestindien, Mexico og Østasien.

Som bekendt repræsenterer Firmaet i Forvejen Selskabets Sydamerika Linie.

Det norske Konsulat i Archangelsk telegraferer til Udenrigsministeriet d. 11. ds., at Kirkalows derværende savede Trælast, omkring 8000 Std., er nedbrændt.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 104/1907, afsagt den 30. April 1908. Skonnerten »Snar« Rederi, S. C. Larsen af Brevig mod A/S. De forenede Kulimportører.

Den norske Skonnert »Snar« befragtedes ved Certeparti af 28. Maj 1907 af de Indstævnte De forenede Kulimportører til at føre en Ladning Kul fra Boness til Kjøbenhavn. Det hedder i Certepartiet, at Indladningen skal foregaa »in regular colliery turn as customary«.

Den 21. Juni meldte »Snar« sig klar til Indladning i Boness. Først den 23. Juli naaedes det imidlertid at faa Indladningen tilendebragt. Forsinkelsen skyldtes dels det store Antal Skibe, der laa i Havnen og ventede paa Tur, og dels, at Kularbejderne holdt Ferie i Dagene fra den 11. til den 19. eller 20. Juli. Den 28. Juni var »Snar« bleven beordret til Spouten, men havde atter maattet hale bort den følgende Dag uden at have modtaget nogen Last. Først den 17. Juli naaede »Snar« at faa indladet 240 Tons Kul, men fik paany Ordre til at hale bort. Den 22. blev atter 100 Tons indladet og endelig den 23. s. M. blev Indladningen tilendebragt. Til selve Indladningen var ialt kun indgaaet c. 12½ Arbejdstimer.

Citanten S. C. Larsen af Brevig, der formener, at de Indstævnte i hvert Fald maa være ansvarlige for en Del af den skete Forsinkelse, har derefter indbragt Sagen her for Retten, hvor han har paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale Overliggedagsgodtgørelse for 25 Dage med 125 Lstrl., subsidiært for 13 Dage med 65 Lstrl. samt yderligere 3 Lstrl. 5 sh. i Protestomkostninger og 2 Lstrl. 16 sh., som formeget erlagt Assurancepræmie, med Renter af de paastaede Beløb og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Citanten har Krav paa Overliggedagsgodtgørelse maa nemlig bero paa, om Skibet er bleven lastet i regelmæssig Tørn efter de i Boness gældende Sædvaner eller ikke, i hvilken Henseende Bevisbyrden, saaledes som allerede afgjort ved en foreløbig Kendelse af 15. Januar d. A., maa paahvile Citanten. Denne har imidlertid ikke paa tilstrækkelig fyldestgørende Maade oplyst, at de i Boness gældende Sædvaner paa dette Punkt overfor »Snar« er bleven tilsidesat. Der vil herefter ikke kunne tilkendes Citanten noget Beløb i Overliggedagsgodtgørelse, saalidt som Omkostningerne ved den af ham i Anledning af Forsinkelsen den 2. Juli foretagne Protestforretning. Da Citanten heller ikke har oplyst noget om, at den af ham erlagte Forsikringspræmie for modtaget Fragtforskuud har været for højt beregnet, vil de Indstævntes Frifindelspaastand i sin Helhed være at tage til Følge, hvorhos Citanten findes at burde tilsvare den Sagens Omkostninger med 150 Kr.

Dom i S. S. No. 48/1908, afsagt den 29. April 1908. Tiltalte C. M. L., der fra 27. Juni 1906 havde været udmønstret med S/S. »United States« som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte den 11. Juli s. A. i New York sammen med 4 andre Fyrbødere fra samme Skib.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fra Sømandshøjskolen.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! De vil sikkert ogsaa i Aar tillade mig i »Dansk Søfartstidende«s Spalter at fortælle lidt om Virksomheden paa Sømandshøjskolen i den forløbne Vinter, og jeg takker for Gæstfriheden. —

De vil sikkert ogsaa i Aar tillade mig i »Dansk Søfartstidende«s Spalter at fortælle lidt om Virksomheden paa Sømandshøjskolen i den forløbne Vinter, og jeg takker for Gæstfriheden. —

Vi ventede paa Forhaand ikke saa lidt af Vinteren, thi allerede ved Midsommertid begyndte de unge at melde sig. Men da Efteraaret kom, gjorde Vejret og Fragterne hver sit, saa Skibene slet ikke kom hjem, og saa blev Eleverne ogsaa borte. Faa Skibe blev der oplagt her-nede, og som Følge deraf kom kun faa Sømand gennem Byen, og de, som kom, behøvede kun at vente faa Dage paa ny Hyre. Til Trods for disse for Skolen ret ugunstige Forhold, blev den dog besøgt af 41 Elever, hvilket synes et godt Vidnesbyrd om Skolens Betjuelighed.

Vi begyndte 4de Novbr. med 8 Elever, der atter var indtegnet for mindst 3 Maaneder. I December kom endnu 3 og med disse 11 arbejdede vi til Jul. Efter Nytaar blev vi op til 32 paa en Gang, og saaledes indtil 1. Marts, da der blev stærkt Liv i Udmønstringerne, og den ene efter den anden drog af Sted. Den 21. Marts sluttede vi, da mønstrede de sidste.

Af disse 41 Elever var de 10 hjemmehørende i Byen eller nærmeste Omegn, 1 var Udlænding, de øvrige fra Landets forskellige Egne. 4 fortsatte fra i Fjor, 4 fik Kogehrev herfra. —

Vi har haft en god Vinter sammen. Undervisningen har været fulgt baade med Lyst og Alvor, og i Fag som Dansk og Engelsk har det været saare let at se Fremskridtene. Af de andre Fag er Navigation og Geografi vel dem, der lettest tog Interessen fangen. Af Signaltjeneste havde vi megen Glæde, og de unge kunde tilsidst med stor Færdighed bruge baade Signalebog og Flag; ofte bad de om en ekstra Time. Lægens Timer, hvor der bl. a. blev talt aabent og alvorligt om Drikkeriets og Usædelighedens Følger for den menneskelige Organisme, havde let ved at samle Opmærksomheden, og det samme gælder Timerne i praktisk Sømandsskab. Der klages saa ofte over, at de unge vil ingenting — det har vi i al Fald ingen Grund til. Vor Erfaring fra 2 Vintres Arbejde gaar ud paa, at blot der er nogen til at undervise dem i Skibmandsarbejde, da er de mer end villige, og det baaede i og udenfor Skoletiden. Jeg tror, vi her i Vinter har naaet særdeles meget, og særlig har vi lagt Vind paa at lære dem den videst mulige Benyttelse af gammelt Tovværk, saa det kan komme til Nytte om Bord. Hvad Eleverne har lavet af Sejlsyning, behøver ingen Baadsmand at skamme sig ved. I dette Fag har Hr. Styrmand Cl. Petersen, Marstal, været Lærer, lige som for Drengene, af hvilke vi har haft 12, der alle har faaet en 3 Ugers Tid i Køkkenet og forøvrigt anden passende Undervisning. Det har været os en Glæde at høre den rosede Omtale, der af flere Skibsførere er bleven vore Elever fra i Fjor til Del, og vi haaber, det samme maa blive Tilfældet med dem fra denne Vinter.

Ligeledes var det os en Glæde i Februar Maaned ael faa Besøg af Navigationsdirektøren, der jo er vor ministerielle Tilsynsmand. I 4—5 Timer fulgte han Undervisningen, og tilbragte siden Aftenen i Elevernes Kreds, sammen med en mindre Kreds af Skolens særlige Venner her paa Stedet. Direktøren benyttede her Lejligheden til at udtale sin Glæde over, hvad han havde hort og set

og lykønskede de unge Sømand, der havde valgt en saa god Maade at tilbringe Vinteren paa. —

I Fritiden har Fodbolden maattet holde for, saalænge det var lyst, og siden samledes vi paa Læseværelset, hvor der 3 Aftner om Ugen har været Foredrag, Lyshilleder, Forhandling o. lign.

Til de unge har vi sagt omtrent saaledes: Saalænge I opfører jer som Gentlemen, kan I omtrent gøre, hvad I vil. Skulde nogen ønske Forandring heri og altsaa ogsaa i Behandlingen, da staar det frit for — kun hedes det anmeldt paa Kontoret først. Der kom ingen og meldte sig, men det behøvedes heller ikke, alt gik roligt og godt. Beruselse har vi saa godt som ikke kendt, og da unge hysesøgende Sømand ved 1ste Marts strømmede ind, var det umuligt at undgaa at se Forskel paa disse og dem, der havde været hos os nogle Maaneder. Dette blev os et Vidnesbyrd om, at vi ikke arbejder forgæves, og at her er noget at udrette.

Indmeldelserne til Vinteren 1908—09 er alt hegyndt saa smaat, og her er nu anlagt en tredje fast Lærer, en forhenværende Sømand, der tillige er Seminarist. Vi vil da næste Vinter kunne undervise indtil 50 Elever i 2 Klasser og Drengklassen.

Et af vore Ønsker er et Manovreskib. Vi arbejder paa at faa den Tanke gennemført og tænker os nærmest Skibet anvendt om Sommeren som Skoleskib i Fragtfart paa Nord-Østersøen med højst 20 Dreng.

Hvad Højskolens Anvendelse som Sømandshjem angaar, da turde det tale for sig selv, at medens vi i det første Aar havde ialt 267 Sømand, eller omtrent Halvdelen af de her logerende, saa har vi i de første 5 Maaneder af dette haft 225. Dette er et Vidnesbyrd om, at den store Del af vore Sømand ønsker at bo klar af Værtshushjsten, naar der gives dem Lejlighed.

Hvad den økonomiske Side angaar, da havde vi første Aar et Underskud af c. 1000 Kr., der dækkedes ved frivillige Gaver. Vi har jo stadig 48.000 Kr. at forrente, og denne Post hviler tungt paa os. Enhver Haandsrækning her modtages med Tak*).

Men et er vist, Huset kunde ikke være mindre, naar der skal overses en ret Gerning blandt de unge, og alvorligt maa vi allerede overveje at skaffe mere Sengeplads ved at indrette i Tagetagen, thi i Foraaret har her været aldeles overfyldt Nat efter Nat, og faar vi en Vinter med mange Skibe hjemme, da bliver her næppe Plads. Nødig skulde vi behøve at afvise en eneste ung Sømand, der ønsker Højskolens Hjælp til Højnelse af sit Ungdomsliv og Dygtiggørelse i sit Kald. —

Svendborg, April 1908.

Vilh. Rasch.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Med Hensyn til de mindre Skibe da gaar den ene Uge som den anden, meget flovt og uden nævneværdige Forandringer. Fra Nordtyskland placeres stadig nogle Skibe for Rug og Havre, og der er sluttet fra Stralsund Rug 3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{1}{2}$ Mark, Greifswald Havre 5 à 5 $\frac{1}{4}$ Mark. Wismar noteres kun 3 Mark for Rug og 4 Mark for Havre, samt 3 $\frac{1}{2}$ Mark for Hvede til Königsberg. Ogsaa i Stettin ligger Markedet meget flovt, og flere Skibe skal være gaact ledig derfra til andre nærliggende tyske Havne, saaledes til Anklam og Stralsund; ab Ückermünde noteres til Memel for Mursten 11 Mark pr. Mille, og fra Memel noteres atter til Bremen 26 Mark, Stralsund 19 à 20 Mark pr. Std.

* Statens Bidrag til Skolen var første Aar 1300 Kr. Til Eleverne c. 900.

ab Kjøbenhavn er det uforandret flovt, bl. a. skal være sluttet Hvede til Trelleborg 9 $\frac{1}{2}$ Øre, Solsikke-kager til Neksø 12 Øre, Mel til Randers 35 Øre pr. Sæk.

ab svenske Sundhavne noteres til Stettin 3 Mark, Königsberg 3 $\frac{1}{4}$ Mark, Petersborg 5 Mark, Rotterdam 6 Mark, Gelle 3 Kr., Kristiania 3 $\frac{1}{2}$ à 4 Kr., alt for Lervarer.

Ogsaa fra Norge er det meget stille; fra Sarpsborg til Stettin for Sten noteres 4 $\frac{1}{2}$ Mark, og for Carbid skal der være sluttet til 6 $\frac{1}{2}$ Mark ligeledes til Stettin, af Trælaster noteres bl. a. ab Drammen/Altona 19 à 20 Mark, Bremen 21 Mark, Skien/Oldenburg 23 à 24 Mark pr. Std.

Havarier og Forlis.

Hans Emil, Skonnert af Svendborg, har d. 28. f. M. paa Rejse fra Canea til Goole været i Kollision med en Damp «Algoras».

Nordkap, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 8. ds. ved Afsejlingen fra Filadelfia været i Kollision med en Slæbedamp. «Nordkap», der var paa Rejse til Genua med en Ladning Kul, maatte returnere med temmelig betydelig Skade og løse en Del af Ladningen for Reparation.

Regitze, Kuf af Altona, paa Rejse fra Hamburg til Nakskov med Majs, kom d. 7. ds. paa Grund i Nærheden af Nakskov, men kom senere flot ved egen Hjælp.

Noordster, Kuf af Groningen, paa Rejse fra Blankaholm til Hjemstedet med en Ladning Planker, sprang d. 5. ds. lak i Østersøen. Mandskabet forsøgte at holde den paa Pumperne, men maatte hejse Nodflag. Dpsk. «Løvart» af Boness, der traf Sejleren i Nærheden af Bornholm, fortojede den paa sin Bagbords Side og bragte den saaledes her til Kjøbenhavn, hvor Løsning og Reparation maa foretages, for Rejsen kan fortsættes.

Edra, Dpsk. af Gøteborg. Som meddelt har denne Damp været i Kollision med en Sejler ud for Skagen d. 6. ds. Det viser sig nu, at Sejleren hedder «Ternena», hjemmehørende i Hono. Besætningen, der bestod af 6 Mand, druknede.

Tjalve, Dpsk. af Kragerø, paa Rejse fra Frederikshavn til Newcastle i Ballast, kolliderede d. 8. ds. ud for Hirtshals med Dpsk. «Forto» af Kristiania, som var paa Rejse fra Skotland til Königsberg med Kul. «Tjalve» blev saa stærkt beskadiget, at det maatte tages paa Slæb af «Forto» ind til Frederikshavn; her er det den 9. ds. sunket. «Forto» fik kun lidt Skade og fortsatte Rejsen.

Thorvaldsen, Bark af Kjøbenhavn, K. G. H., er den 11. ds., medens den laa til Ankers paa Reden bleven pausejlet af svensk Dpsk. «Svenske», der var for indgaacude. «Thorvaldsen» led nogen ovenbords Skade agter, som maa repareres inden Afsejlingen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert «Hansine» af Thuro er af Ejeren, Skibsfører H. L. Hansen, solgt til et Rederi i Aalborg for en Kohesum af 7,000 Kroner. «Svendb. Amtst.»

Paa Skibsbygmester Gorm Clausens Værft i Marstal lob i Følge «Æro Avis» d. 9. ds. en Nybygning af Stabelen. Skibet, der fik Navnet «Æro», maaler 67 $\frac{1}{2}$ Brutto-Tons og skal rigges som Fore-and-aft-Skonnert. Reder og Fører bliver Kapt. C. Friis.

Rottelse. Ved den i Bladets forrige Nummer omtalte Provetur med Motor-Staalskonnert «Ruth» staar ved en Fejlagelse, at den laaster 100 Tons; det skal være 150 Tons.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 11. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Hull 9. ds. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Boston 26. April hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 8. ds. fra Lissabon. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Libau 8. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Lissabon 10. ds. fra Malaga. — Antwerpen, Madsen, afg. Piræus 9. ds. til Limni. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 5. ds. fra Baltimore. — Arno, Strubberg, ank. Genua 6. ds. fra Dunston. — Aurora, Fischer, afg. Ghent 9. ds. til Antwerpen. — Baron Stjern-

blad, Therkildsen, ank. Reval 9. ds. herfra. — Beira, Lunge, ank. St. Petersburg 6. ds. fra Reval. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 9. ds. til New York. — Chr. Broberg, ank. Cette 6. ds. fra Newcastle. — Christian IX, Jacobæus, ank. Pillau 11. ds. herfra. — Dagmar, Bogvad, ank. St. Petersburg 7. ds. fra Reval. — Douro, Mortensen, ank. St. Petersburg 9. ds. fra Riga. — Ellen, Østenson, ank. Hamburg 11. ds. herfra. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 17. April til Madeira. — Frederik, Thomsen, p. Brunshüttel 8. ds. for London. — Garonne, Kromann, ank. St. Petersburg 8. ds. fra Reval. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 9. ds. til Hull. — Hølge, Jonsson, ank. hertil 10. ds. fra Danzig. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 5. ds. fra Kristiansand. — Hengest, Munch, ank. hertil 11. ds. fra Libau. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 8. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, p. Brunshüttel 9. ds. for Rouen. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 11. ds. fra Pillau. — Karin, Rühberg, afg. Liverpool 9. ds. til Swansea. — Kasan, Hansen, afg. Windau 10. ds. til London. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 29. April til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Riga 7. ds. herfra. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 9. ds. fra Dunquerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 7. ds. fra Hull. — Loire, Craignou, p. Holtenau 10. ds. for Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Riga 9. ds. fra Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, p. Prawle Point 9. ds. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 2. ds. herfra. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 9. ds. fra Antwerpen. — Moskov, Meldahl, ank. Dunquerque 10. ds. fra Havre. — Nicolai II, Kaas, ank. hertil 9. ds. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. Pillau 4. ds. fra Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. St. Petersburg 8. ds. fra Reval. — Omsk, Jønsen, ank. Hull 6. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiansand 11. ds. fra New York. — Perin, Christensen, p. Brunshüttel 8. ds. for Libau. — Pregel, Harder, afg. Reval 9. ds. til Rotterdam. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 6. ds. hertil. — Saga, Wiberg, afg. Riga 9. ds. til Rouen. — Saxo, Larsen, ank. hertil 8. ds. fra Gelle. — Seine, Damp, afg. Dunquerque 9. ds. hertil. — Texas, Lissner, afg. Aalborg 8. ds. til Filadelfia. — Tiber, Beck, afg. herfra 8. ds. til St. Petersburg. — Tyr, Thauing, ank. hertil 10. ds. fra Windau. — United States, Wulff, dokker i New York. — Valdemar, Johnsen, p. Brunshüttel 6. ds. for St. Petersburg. — Vendsyssel, Riise, ank. Havre 6. ds. fra London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. Chatham 30. April. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. St. Vincent 30. April til Mühlgaben. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Neapel 19. April til Newmills. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Hamburg 2. ds. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Neapel 16. April til Cape Tormentine. — Excellence, Pleske, Brandt, afg. London 8. ds. til St. Petersburg. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Oran 21. April til St. Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Vincent 30. April til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 7. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Neufahrwasser 7. ds. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 8. ds. til Gelle. — Nautik, N. Nielsen, ank. Eshjerg 8. ds. — Nordsøen, Gram, afg. South Shields 6. ds. til Blyth. — Nexos, Basse, afg. Tuborg 8. ds. til Danzig. — Ellen, Hansen, afg. Hamburg 5. ds. til Fenit. — Fylla, Christensen, afg. Riga 4. ds. til Arbroath. — Gerda, Iversen, ank. Korsnäs 4. ds. — Hebe, Gregersen, ank. Newcastle 8. ds. — Inger, Larsen, ank. Ghent 8. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Wismar 3. ds. — Napoli, Brinch, afg. Helsingør 7. ds. til Sandø. — Bodil, Uldall, afg. Stettin 6. ds. til Dal. — Dagmar, Mathiasen, afg. Cardiff 4. ds. til Helsingør. — Nema, K. M. Nielsen, afg. Kiertemiude 6. ds. til Riga. — Alfa, Lanritsen, ank. South Shields 7. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sunderland 7. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Sunderland 10. ds. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 8. ds. — Elna, Rathje, afg. Bongie 2. ds. — Therese, Pedersen, afg. Bizerta 7. ds. — Simone, Møller, ank. Pillau 11. ds. — Jeanne, Löffler, afg. Oran 6. ds. — Vera, Riis, ank. Hernosand 8. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Hernosand 8. ds.

Danmark. Aungar, Madsen, afg. Königsberg 7. ds. til London. — Madvig, Hahn, afg. Riga 7. ds. til Ghent. — Hølge, Olsen, ank. Newcastle 9. ds. — Rolf, Olsen, ank. Kronstadt 9. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. Newcastle 9. ds. til Kronstadt.

Jylland. Karen, Eriksen, afg. Tyne 7. ds. til Kronstadt. — Ebba, Meinertz, afg. Santander 5. ds. til Kratzwieck. — Ingrid, Winther, ank. Huelva 8. ds.

Vulcan. Paris, Tholander, ank. Tuborg 4. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Marseille 8. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Blyth 4. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Sunderland 25. April. — Carl Hecksher, Starck, passerede her 9. ds. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 24. April. — Normannia, Erichsen, ank. Kronstadt 9. ds. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 2. ds. — Canadina, Jespersen, afg. Stettin 8. ds. — Livonia, Skov, afg. Burntisland 6. ds.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Rotterdam 5. ds. — Patria, Dan-Larsen, ank. Hamburg 6. ds. — Gratia, Sorensen, afg. Girona 30. April. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 7. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. South Shields 1. ds. — Gallia, Nielsen, ank. Metbil 8. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Methil 7. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. Helsingborg 7. ds. — Kolonia, Rasmussen, afg. Gibraltar 8. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Riga 6. ds. — Granaria, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 7. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rotterdam 7. ds. — Estonia, Winckler, afg. Burntisland 8. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. London 8. ds. — Solandia, Troensegaard, ank. Granton 9. ds. — Secalia, Jensen, ank. Genua 6. ds. — Frumentia, Andersen, afg. Norfolk 30. April. — Boscia, Skovgaard, ank. Spezia 1. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Dartmouth 21. April.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Hull 9. ds. til Peruau. — Brattingsborg, Suenson, afg. Newport 30. April til Torre Annunziata. — Flynderborg, Thygesen, ank. Cardiff 7. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Riga 6. ds. — Frederiksberg, Larsen, afg. Cetta 7. ds. til Huolva. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Stettin 8. ds. til Petersborg. — Kronborg, Jensen, ank. Laurium 9. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Libau 6. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Hamburg 7. ds. — Stegelborg, Albertsen, ank. Porto Vecchio 8. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Riga 2. ds. — Soborg, Hansen, ank. Genua 10. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Dunkerque 8. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. Burntisland 3. ds. til Petersborg. — Marselisborg, Andersen, afg. Malta 6. ds. til Liverpool. — Silkeborg, Pedersen, ank. Barry 29. April. — Skodsborg, Schmidt, afg. Stettin 8. ds. til Repola. — Tuborg, Agerlin, afg. Sunderland 7. ds. til Livorno. — Ullsborg, Møller, afg. Syrakus 9. ds. til Hamburg. — Vordingborg, Petersen, afg. Grangemouth 4. ds. til Riga.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Windau 28. April. — Dansborg, Kühl, ank. Cape Tormentine 24. April. — Jørgensborg, Larsen, afg. Hamburg 7. ds. til Liverpool. — Kullundborg, Nielsen, afg. Riga 2. ds. til Ghent. — Taarnborg, Mutzen, ank. Riga 8. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 9. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Hull 5. ds. til Åbo. — Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. Kroustadt 9. ds.

Det astasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Perim 5. ds. til Colombo. — Sibirien, Madsen, afg. Perim 29. April til Singapore. — Indien, Berg, ank. Saigon 8. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Singapore 2. ds. til Colombo. — Cathay, Jensen, afg. Suez 9. ds. til Port Said. — Samui, Dahlenborg, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Bintaug, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. April. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 19. April.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Frederikssted 24. April til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 9. ds. til Trinidad. — St. Croix, Christensen, ank. London 3. ds.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Malmø 9. ds.

Term. Sara, Jensen, ank. Blyth 6. ds. — Helene, Sorensen, afg. Swinemünde 7. ds. — Agnete, Petersen, ank. Karrebæksminde 8. ds. — Hermia, Dam, ank. Boness 2. ds. — Alice, Schultz, ank. Libau 8. ds.

Svendson & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, passeret Kjøbenhavn 10. ds. sydgaaende. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Kronstadt 8. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Kronstadt 10. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Helsingør 10. ds. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Blyth 9. ds. — T. M. Werner, Carlsen, ank. Frederikshavn 9. ds.

Helm & Wonsild. Erik, Poulsen, ank. Riga 8. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, afg. London 8. ds. til South Shields. — Hugo, Steen, afg. til Danzig 9. ds. herfra. — Anna, Jensen, ank. Ghent 7. ds. — Wilh. Colding, Kurtzhals, afg. Stettin 8. ds. — Bogatyr, Nielsen, afg. Tyne 8. ds. til Aalborg.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Bona 30. April. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Swansea 25. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Havre 6. ds. — Urania, Clausen, afg. Hull 7. ds. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 5. ds. — Nordland, Petersen, afg. Burntisland 6. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, ank. Stettin 9. ds. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 2. ds. — Holland, Poulsen, afg. Windau 6. ds. — Rusland, Madsen, afg. Boston 7. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. Windau 30. April. — Lady Furness, Andresen, ank. Methil 25. April. — Europa, Hansen, afg. Kjøbenhavn Red 8. ds. — Frankrig, Friis, ank. Malaga 3. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Kiel 9. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Algiers 5. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kjøbenhavn 27. April. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Hamburg 9. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Stettin 7. ds. til Oxelosund. — Fulton, Jørgensen, ank. Libau 3. ds. — Newton, Andersen, afg. Kjøbenhavn 7. ds. til Windau. — Edison, Sorensen, ank. Kjøbenhavn 16. April. — Washington, Nielson, afg. Kings Lynn 3. ds. til Rokkala.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hauch, ank. Hamburg 11. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Boucau 10. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. Syracuse 10. ds.

Skandia. Schack Steenberg, Faber, ank. Grimsby 10. ds.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Vilhelmine, Raundsen, afg. Buenos Aires 2. ds. til Falmouth f. O. —

Fans. Sønderho. Martha, Fischer, ank. Rio Grande 6. ds. fra Cadiz (49 Dages Rejse).

Æra. C. M. Petersen, Petersen, ank. Memel 7. ds. — Atlantic, Rasmussen, afg. Solin 7. ds. til Kanaalen f. O. — Dortha, Boye, ank. Rio Grande do Sul 6. ds. — Kastor, Albertsen, ank. Memel 6. ds. — Svale, Rosenbeck, ank. Cadix 7. ds. — Svip, Jensen, ank. Solvesborg 7. ds. — Forældres Minde, afg. Marstal 7. ds. til Gelle. — Concordia, Madsen, afg. Marstal 7. ds. — Olga, Bønnelykke, ank. Middelsbro 8. ds. — Marie, Christensen, ank. Svendborg 7. ds. — Vera, Mygind, var den 7. ds. til Ankers ved Deal paa Rejse fra Göteborg til Dakar. — Zephyr, Thjellesen, ank. Hamburg 8. ds. — Abba, Petersen, passerede Kjøbenhavn 5. ds. paa Rejse fra Uddevalla til St. Petersburg. — Berta, Carlsen, ank. Swinemünde 8. ds. — I. A. Kromann, Christensen, passerede Dungenes 5. ds. for østg. — Veritas, Staugaard, afg. Setubal 7. ds. til Solvesborg. — Industri, Hansen, ank. Soderhamn 9. ds. — Hertha, Krull, ank. Tranebjerg 9. ds. — Laura, Jensen, ank. Leith 9. ds. — Anne, Schmidt, ank. Duudeo 9. ds. — Valkyrien, Weber, ank. Drammen 9. ds. — Alta, Albertsen, ank. Klove 9. ds. paa Rejse til Norkøping. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 8. ds. — Apollo, Albertson, ank. Holbæk 8. ds. — Alma Marie, Hansen, ank. Fletvold 8. ds. — Suga, Olsen, ank. Falmouth 8. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Nat-Skydeøvelser. Saltholm-Flak. Sundet. Efter Mørkets Frembrud vil der 3 Aftener mellem den 12te og 23de Maj 1908 — hvis Forholdene tillader det, den 13de, 19de og 21de — blive afholdt Skydeøvelser paa Flakket Nord for Saltholm. Skydningen vil foregaa i S-lig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dybden er under 5,6 m, og fra Skibe eller Fartøjer, der befinder sig Syd for Breddeparallellen paa 55° 42' 5 N. Br. Saalænge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Saltholm Nordkyst.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 12. Maj 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fra Sømaudshøjskolen. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skilsofterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Ureklam- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

Gensidig

Løsure- og Livsforsikring for Officerer i Dampskibe.

Medlemmer, der har Krav paa ovennævnte Foreninger, bedes anmelde deres Forordringer bilagt med nødvendige Oplysninger til Alm. Skibsfererforening, Dansk Styrmandsforening eller Maskinmestrenes Forening.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Motorbaad.

Beskæftigelse for en mindre Motorbaad, enten med Fragtsejlad, Postrute, Bugsering eller lign. for kortere eller længere Tid, ønskes. Billet, mrk.: „Motorbaad 259“, indsendes til dette Blads Kontor i Løbet af kort Tid.

**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.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provierterer 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 henbørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Kotka Hamnarbefare andelsforening
har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretasagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

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

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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

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

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmøld“.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Hern Redare och Befälhafvare
uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland
Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

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

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Køder haves til Salg.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Frederik Hansen
Skive.
Skibsproviantering.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

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

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davies Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerops
Redningskrandse og
Redningsbælter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsprovantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

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.

Adr.: St. Anne Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

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

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

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

Otto Monsteds
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smithans, St. Petersburg“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne Havarier og Forlis og udførlige Skibsefterretninger for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faaes hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bastværkshavnen.

Fabrik for selvsmørende Løssøjler.
Telf. 29,779 y.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Brodtefabriker
Telefon 4922

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skibsfører Sigurdsons

Patent
**Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faaes hos:

F. Preisler,
Kjæbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdson, Nordby, Fanø.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. CANADA

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:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:
„Vanhaerst“.

Til Skibsbrug

anbefales:

Carlsberg

Pilsner
Lagerøl
Porter
Exportøl
Skattefri, lys og mørk
Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47.

Telefon 4980.

**Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

PALLE SØRENSEN EFT.
JERNVÅRER- og UUR- og
TILBEHØR-FABRIK

Lager af Uhr, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorchjensens.
Telefon 7262.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.
Dyngarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 15. Maj 1908.

Forgiftningstilfælde om Bord i en Damper. Spørgsmaalet om Muligheden for Udvikling af giftige Luftarter i Skibes Lastrum har gentagne Gange været berørt her i Bladet, og desværre har det hver Gang maattet sættes i Forbindelse med indtrufne Ulykkestilfælde.

Nu i disse Dage foreligger der Meddelelse fra Helsingfors om et nyt Tilfælde om Bord i en Damper »Uleåborg«, og de sørgelige Resultater, det har haft til Følge, bringer paany det Spørgsmaal frem i første Række, om det dog ikke var Ulejligheden værd ved en rationel Undersøgelse at faa bragt lidt Klarhed i, hvilke Arter Last, der medfører Fare for Forgiftning for de Bord værende, og hvilke Forholdsregler der kunde tages for at hindre disse, som det synes stedse hyppigere forefaldende, Forgiftningstilfælde.

»Uleåborg« afgik fra Stockholm Lørdag d. 9. ds. paa Rejse til Helsingfors. Natten mellem Lørdag og Søndag blev fem af Dampers kvindelige Betjening, en af den mandlige og en kvindelig Passager fra Stockholm samt en Toldbetjent, der var kommet om Bord i Degerby paa Åland, syge under Symptomer, som tydede paa en Forgiftning. Inden Skibet ankom til Hangø, afgik Toldbetjenten ved Døden.

Gennem R. B. er iøvrigt indløbet følgende Telegrammer:

Stockholm, d. 11. Maj. Til »Svenska Telegrambyrå« telegraferes fra Helsingfors: Forgiftningstilfældene paa Damperen »Uleåborg« skyldes en giftig Luftart, der var bleven udviklet i Lastrummet og trængt ind i anden Klasses Kahytter.

Stockholm, d. 12. Maj. Fra Helsingfors telegraferes til »Svenska Telegrambyrå«: Ved Analysering paa det handelskemiske Laboratorium er det bleven konstateret, at Kiseljærnet, der fandtes i Damperen »Uleåborgs« Last, indeholder Fosforcalcium, der i fugtigt Vejr sønderdeles og udvikler Fosfordampe. Forstanderen paa Laboratoriet er overbevist om, at Katastrofen om Bord paa Damperen »Uleåborg« er freinkaldt ved Fosfordampe. Obduktionen af Toldbetjentens Lig har givet til Resultat, at der er tydelige Tegn paa akut Fosforforgiftning. De fire af Skibets kvindelige Betjening befinder sig nu i Bedring, medens den femte, en 24-aarig Kogejomfru, er afgaaet ved Døden.

Svenske Bestemmelser for Skibsmaaling. De svenske Bestemmelser for Skibsmaaling er i Følge »Hamb. Corr.« bleven ændret med Hensyn til Vandballasttanke. Saadanne Rum skal, naar de udgør en Del af den dobbelte Bund, ikke længer som hidtil medregnes til Brutto Tonnagen. Kubikummet af Vandballasttanke, der ikke indgaar i den dobbelte Bund (som t. Eks. Top- og Sidetanke), skal forsaavidt de kun er tilgængelige gennem et sædvanligt Mandehul og kun finder Anvendelse som Ballastrum, heller ikke henregnes til Brutto Tonnagen.

Hvad Bestemmelserne om den afgiftspligtige Tonnage angaar, skal de nyste britiske Bestemmelser finde Anvendelse paa svenske Dampskibe, dog med Undtagelse af Slæbedampere.

Lønninger ved det meteorologiske Institut. Folketingets Udvalg angaaende Lønninger m. m. ved det

meteorologiske Institut har d. 8. ds. afgivet Betænkning. Udvalget anser de foreslaede Lønninger for noget højere end en Sammenligning med de andre Eters Tjenestemænd kan begrunde og stiller derfor Forslag om Nedsættelser. Direktøren bør formentlig sammenstilles med Overbibliotekaren ved det kgl. Bibliotek og med Rigsarkivaren, Afdelingscheferne med Tjenestemændene i 19. Lønningsklasse — dog foreslaas der givet dem et Alderstille mere — og Assistenterne med Statsbanernes Assisterer o. s. v. Udvalget har stillet Ændringsforslag i Overensstemmelse hermed.

Udvidelse af Masned Sund Havn. Vordingborg, d. 9. Maj. (Ritz. Bur.). Ved Licitation over Arbejdet ved Masned Sund Havns Udvidelse indkom ialt 9 Tilbud paa det samlede Havnearbejde. Byraadet har derefter d. 8. ds. behandlet Sagen. Det vedtoges dels at bemyndige Byggeudvalget til at slutte Kontrakt med et af de ved den afholdte Licitation 3 laveste Tilbud paa det samlede Havnearbejde (*Jensen, Brandt & Co.* 52,780 Kr., *Elmgreen & Jacob Petersen* 56,643 Kr. og *C. Olsen & Co.* 57,400 Kr., alle af Kjøbenhavn) saaledes at der anvendes Betonmur over Vandet, dels at indstille til Ministeriet, at den gamle Østmole ombygges overensstemmende med et af Professor *Teller* udarbejdet Forslag.

Fra Horsens skrives til os d. 4. ds.

Med Henblik paa de daarlige Konjunkturer, som navnlig Førere af mindre Sejlskibe for Tiden arbejder under, tillader jeg mig at fremsætte et Par Ord til mine Kollegers Overvejelse, for om der muligt kunde arbejdes hen til en Forandring til det bedre.

Som bekendt er vor Forening indgaaet som et Led i Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, og hertil var jo intet at sige, naar denne Forening virkelig var os til nogen særlig Nytte eller Gavn, men efter min og fleres Formening staar Udbyttet absolut ikke i Forhold til de Udgifter, vi aarligt maa udrede til denne Forening.

Efter Minimal Fragttaksterne er Fragt næsten umulig at opnaa, naar disse skulde overholdes, men uden kraftige Bødestemmelser nytter de vel heller ikke.

Ulykkesforsikringsloven, som vi er bleven belempret med, er nok ikke rigtig klar for de fleste; i Fjor fik jeg Meddelelse om, at der tilkom mig et mindre Beløb i Overskud, men endnu er dette hverken bleven mig udbetalt eller fradraget ved sidste Indbetaling, og trods Forespørgsel har jeg endnu ikke kunnet faa Oplysning om dette Punkt.

Kunde vi paa en Generalforsamling faa saadanne Spørgsmaal drøftet samt Forslag til Oprettelse af et Pensionsfond for udtjente Skibsførere, vilde det sikkert vinde almindeligt Bifald. Lidt skrapere Bestemmelser for Inddrivelse af Overliggedagspenge kunde sikkert ogsaa tiltrænges.

P. Nielsen,

Fører af Galease »Anna« af Troense.

Kollisionen udfør Hirtshals. Om det ved Hirtshals stedfundne Sammenstød mellem de norske Dampere »Tjalve« og »Forto« bringer »Vendsyssels Tidende« bl. a. følgende nærmere Oplysninger: Sammenstødet fandt Sted i stærk Taage om Morgenens ved 4-Tiden c. 22 Sm. Sydvest for Hirtshals. Der var ikke Tid til at foretage nogen Manøvrering, og i næste Nu borede den fremmede Damper sin Stævn ind i »Tjalve«,

midtskibs om Styrbord. »Tjalve«, der er et Træskib, fik et vældigt Hul, der strakte sig langt under Vandgangen, hvorved Vandet strømmede ind i Lasten og i Maskinrummet, saa Fyrene slukkedes. Samtidig krængede »Tjalve« voldsomt over til Bagbord og syntes synkefærdig. Alle dens Baade blev sat i Vandet, parate til at optage Mandskabet, hvis Skibet skulde vise Tegn til at synke.

»Forto«, der kun havde faaet ubetydelig Skade ved Sammenstødet, tog straks »Tjalve« paa Slæb og ankom Lørdag Eftermiddag Kl. 6 paa Frederikshavns Red med Havaristen. »Forto« vilde dog ikke slæbe den i Havn, men slog »Tjalve« los, da den havde naaet Reden, og gik selv til Ankers samme Sted. Svitser »Viking« og »Expres« gik da ud og sluttede Akkord med »Tjalve« om at slæbe den ind i Havnen, hvor den senere sank, men atter blev optaget.

»Forto« fortsatte straks sin Rejse til Bestemmelsesstedet. Begge Skibe tillægger Taagen Skylden for Sammenstødet.

Udvidelsen af Esbjerg Havn.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Som Svar paa en Kritik i *Dansk Søfartstidende* Nr. 20, fremkommet i Anledning af mine Bemærkninger i Bladet Nr. 16 om Strøm- og Isforhold i Farvandet omkring Esbjerg Havn, og min Paastand om at man ved Udvidelsen inod Vest vil arbejde paa det uviste, hvad Strøm- og Isforhold angaar, skal jeg tillade mig at fremkomme med nedenstaaende:

Indsenderen, der selv ved sin Underskrift erkender at være en merkantil Mand og yderligere i sit Indlæg meddeler, at han ser paa Forholdene fra et alment Havnestandpunkt, har allerede derved tilkendegivet sin Inkompetence til at kritisere mine Udtalelser om Forholdene udenfor Havnen, som jeg, der i mange Aar har befaret dette Farvand, formentlig maa kende bedre end den merkantile Mand. Til Supplering af mine forrige Bemærkninger skal jeg i Sagens Interesse yderligere udtale, at jeg anser det for mere praktisk, naar en ny Havn skal bygges, da at bygge den dér, hvor man med Sikkerhed véd, at den kan besejles, end at bygge Havnen saaledes, at man kan risikere, at Strøm og Is ved given Lejlighed lægger svære Hindringer i Vejen for Besejlingen af Havnen, maaske endda uovervindelige.

Det er muligt, at den merkantile Mand kan have Ret i, at Forøgelsen af Kajpladsen ved Udvidelsen mod Øst i en fjern Fremtid bliver for lille, men det er dog kun lidet sandsynligt, eftersom alle Havne paa Østkysten af Jylland og paa Fyn udvides og uddybes for at gøre dem tilgængelige for store Skibe og derved sikre Byerne en direkte Import. Ulemperne ved denne mulige Mangel paa Kajplads vil imidlertid i hvert Tilfælde være mindre end de Ulemper, der kan fremkomme ved Udvidelsen mod Vest. Den mulig større Kajplads vil jo nemlig ikke betyde stort, hvis det efter Bygningen af Havnen viser sig, at Forholdene til Tider vil hindre Skibene i at komme til at bruge denne større Plads.

Dampskibsfører.

Fragtmarkedet.

Bortset fra, at La Plata Markedet bevarer nogenlunde Fasthed for Dampere af »handy« Størrelse pr.

Maj/Juni, viser alle andre Markeder, baade de ud- og hjemgaaende, ikke den ringeste Bedring til Trods for, at ny Felter, saasom Kanada, Hvidehavet og Østersøen, nu igen kan dyrkes og der samtidig lægges mere og mere Tonnage op, navnlig i England. At La Plata Fragterne er hævdet siger forøvrigt ikke direkte noget med Hensyn til dansk Tonnage, da ingen danske Dampere, saa vidt os bekendt, er dernede eller skal dertil i den nærmeste Fremtid, og indirekte nytter denne Stabilitet heller intet, da den ikke er stærk nok til at have Indflydelse paa andre Markeder. Hovedparten af dansk Tonnage skal tjene sine Penge i Østersøen, hvor Sejladser om et Par Uger vil være i fuld Gang i hele sin Udstrækning helt op til Haparanda, men indrømmes skal det dog straks, at de Laster, som i Øjeblikket tilbydes for denne og næste Maanedes Lastning, gennemgaaende er til saa lave Fragter, at der kun i heldigste Tilfælde kan sejles Balance. Som vi tidligere har sagt, er der imidlertid af danske Redere paa tidligere Stadier fragtet meget store Kvanta Træ til virkelig lønnende Rater, og en Del Dampere er allerede i Færd med at udføre disse Rejser. Kulfragterne er stadig nede paa et saadant Lavinaal, at de for Østersøens Vedkommende ikke kan blive daarligere, medens de til Middelhavet og andre Steder er uforandret eller lavere end for et Par Uger siden. I Skotland er Ekspeditionerne gode, men paa Englands Østkyst lader de meget tilbage at ønske.

Det østlige Marked har næsten intet at byde paa, og det meste af den Smule Last, der kommer frem, tages af Rutebaadene. Fra Bombay faas kun 7/6 à 8/. For Ris fra Saigon betalles 15/6 pr. Juni/Juli til Holland eller Bremen. Den sidste Befragtning for Sukker fra Java til U. S. eller Evropa fandt Sted til 21/3 pr. Juni/Juli, medens der for samme Termin betalles mindst 3/ pr. Ton mere for et Par Maaneder siden. For en 6,000/7,000 Tons Dampere, hvilket er den sædvanlige Størrelse i dette Marked, gør det en væsentlig Forskel.

Sortehavet etc. fragtede noget livligere, men Raterne er uforandret lave paa Basis af 5/6 à 5/9 fra Odessa eller Nikolajeff til Hamburg, 5/9 à 6/ Hamburg. Fra Sulina betalles omtrent det samme. Azoff sluttede en Del Baade til 7/ à 7/3 L. H. A. R., 7/6 Hamburg, og for en 6,300 Tons Baad betalles 8/3 to Havne mellem Bergen og Kjøbenhavn, 8/6 tre Havne. For Salt fra Arabat til Riga akcepterede en 3,400 Tons Baad 10/6 pr. 15/31. Maj.

Middelhavet viser ingen nævneværdige Forandringer. Laster er knappe og Raterne lave som Følge af det overvældende Udbud af Tonnage, hvorfor mange Dampere stadig gaar tilbage til England i Ballast. For Erts betalles 4/1½ Algier/Middlesbro, 5/3 Aguilas/Glasgow, 4/4½ Karthagena/Middlesbro, 5/6 Maryport. Raterne fra Bilbao er paa Basis af 3/1½ Cardiff, 3/10½ à 4/ Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika har ikke sluttet stort andet end Trælast, og Fragterne er helt igennem lave. Fra St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst betalles 31/3 à 32/6, fra Miramichi 35/. En Kornlast (27,000 Qrs.) pr. Maj/Juni sluttedes fra Montreal til St. Petersburg til 2/3¾, og det maa nok siges at være den omvendte Verden at sende Korn fra Kanada til Rusland. Fra Golfen sluttedes der til 72/6 à 75/ for Tømmer to Lossehavne U. K. Kontinentet og paa Netto Charter betalles 8/6 à 8/9, ja endog 8/3.

La Plata Markedet har ligget fast pr. Maj/Juni/Juli, og navnlig var der en Del Begær for promptest mulig Tonnage. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betalles 15/6 à 16/ pr. Maj/Juni for Maksimum 4,000 Tons Baade, 10 pCl., og en prompt 4,500 Tons Baad fik 17/6 for en Ladning Majs til to dauske Havne. Fra Buenos Aires eller La Plata betalles 13/6 à 13/9 for 5,000/6,000 Tons Baade til U. K. eller Kontinentet, prompt. Tendensen er fremdeles hævdet.

Østersøen er yderst flov for prompt Lastning, da Laster endnu er særdeles knappe, og mange af de afsluttede Forretninger maa give rene Underskud. Fra Kronstadt til London betaltes 18/ D/B. $\frac{1}{4}$ Boards, og Mark 19/20 pr. Favn Pulpwood noteres til Rotterdam. Fra Riga sluttedes bl. a. til 17/3 à 17/6 D/B. til London, Grimsby eller Hull, Frcs. 24/25 Rouen, fra Windau sluttedes til 40/ pr. Favn $7 \times 7 \times 7$ Kortprops til Cardiff, og fra Libau 8/6 pr. Load Topendemaal til Østkyst Kulhavn. Blandt de sidste Afslutninger fra Bollen nævner vi 22/ pr. Favn à 216 Kbf. Kortprops Sydflinland (1 à 2 Pladser)/Østkysten, 18/6 D/B. Norrkøping/London (400), 20/6 D/B. B. Søderhamn og Gefle/London (600), Hfl. 10 $\frac{1}{2}$ D/B. $\frac{1}{10}$ Boards Gefle/Rotterdam, samme Rate Sundsvall/ (2 Pladser)/Rotterdam, Frcs. 32 pr. Favn Props Wyborg/Ghent.

Kulfrakterne er meget lave til Østersøen og nærmest lidt svagere til Middelhavet. Blandt de sidste Befragtinger fra Østkysten nævner vi 3/7 $\frac{1}{2}$ à 3/9 Kronstadt for mindre, 3/6 for større Baade, 4/ Hull/Libau (2,000), 3/9 West Hartlepool/Gefle (2,600), 3/6 Tyne/Pillau (1,800), 3/7 $\frac{1}{2}$ Swinemünde (2,100), 4/ Seaham/Aarhus (1,050), 3/9 Tyne/Nakskov (1,500), 3/7 $\frac{1}{2}$ Blyth/Aalborg (1,500), 3/9 Tyne/Bordeaux (2,500), 6/6 Catania (2,000), 7/3 Venedig (4,200), 6/6 Triest (6,300), 6/ à 6/1 $\frac{1}{2}$ Genua eller Savona (5,000).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der fremdeles Mangel paa prompte Ladninger med Knaped overalt i disse Landsdele. Danmark har intel at udbyde udover enkelte Ladninger Cement og gammelt Jern, Tyskland har kun enkelte Havre- og Cementlaster, Vestsverig og Østnorge har endog færre Laster end forrige Uge, alt til lave Fragter. Fra Bottenhavet er solgt ikke saa faa Trælaster specielt til England, men væsentligst for senere Afskibning, saa at det ikke har medført nogen Forbedring i det øjeblikkelige Behov. Paa Returfragter Vest fra er der ikke egentlig Mangel, men Raterne er fremdeles lave, og der foreligger ikke nogen Udsigt til Bedring.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

130 Stdr. D/B., Boards Wiborg/Seville 60 Frcs.,
110 Stdr. D/B., Boards Sundsvall/Paimpool 46 Frcs.,
100 Stdr. D/B., Boards Hernøsand/Banf 33/, 370 Tons
Beg Archangel/Grenaa 25/, 200 Tons Clay Charlestown/
Stettin 7/3, 1,400 Fade Cement Klagshamn/Luleå 70 Øre,
1,400 Fade Cement Stettin/Wasa 90 Pf., 260 Tons Gibs-
sten Havre/Helsingfors 10 Frcs., 800 Tdr. Tjære Skellefteå/
Termande 3 $\frac{1}{4}$ Frcs., 290 Tons Kul Bridgness/Bogense
£ 6.10, 290 Tons Kul Swansea/Svendborg 7/.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaned 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 10 amerikanske, 1 østerrigsk, 22 britiske, 1 hollandsk, 7 franske, 6 italienske, 17 norske, 1 russisk, 2 svenske; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 15 britiske, 2 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 1 japansk, 2 norske, 3 spanske. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 19, Kollision 2, beskadiget af Ild 1, forsvundet 5, forladt 3, Kondemnation 27, sunket 10; for Dampskibene: Stranding 12, Kollision 5, forsvundet 2, Kondemnation 9, sunket 2.

Tjelve, Dpsk. af Kragerø, der, som meddelte, efter Kollision ved Hirtshals, blev indbragt i Frederikshavn Havn, hvor det sank, er nu af Svitzers pumpet læns, hævet og tætnet, hvorefter Skibet er afgaaet til Sandefjord for Reparation.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 13. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 10. ds. fra Hull. — Alexandra, Nielsen, afg. Boston 26. April hertil. — Algarve, Borries, afg. herfra 12. ds. til St. Petersburg. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Libau 8. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Lissabon 12. ds. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Linn 11. ds. fra Piraus. — Arkansas, Petersen, ank. Stettin 12. ds. herfra. — Arno, Strubberg, ank. Genua 6. ds. fra Dunston. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 10. ds. fra Ghent. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. St. Petersburg 12. ds. fra Reval. — Beira, Lunge, afg. St. Petersburg 12. ds. til Riga. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 9. ds. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Cete 12. ds. til Marseille. — Christian IX, Holm, ank. Konigsberg 11. ds. herfra. — Dagmar, Bogvad, afg. St. Petersburg 12. ds. til Trångsund. — Douro, Mortensen, ank. St. Petersburg 9. ds. fra Riga. — Eillon, Østenson, ank. Hamburg 11. ds. herfra. — Florida, Andersen, ank. Madeira 11. ds. fra Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 10. ds. herfra. — Garonne, Kromann, ank. St. Petersburg 8. ds. fra Reval. — Georgios I, Sørensen, p. Brunshüttel 11. ds. for Hull. — Helge, Jousson, ank. hertil 10. ds. fra Danzig. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 5. ds. fra Kristianssand. — Hengest, Munch, afg. herfra 12. ds. til Libau. — Hjelms, Sørensen, afg. Danzig 11. ds. til Stettin. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Rouen 12. ds. fra Riga. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 11. ds. fra Pillau. — Karin, Rühberg, ank. Swansea 10. ds. fra Liverpool. — Kasan, Hansen, p. Brunshüttel 12. ds. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 29. April til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Riga 7. ds. herfra. — Kursk, Gummesen, afg. herfra 11. ds. til St. Petersburg. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 7. ds. fra Hull. — Loire, Craignou, p. Brunshüttel 11. ds. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Riga 6. ds. fra Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, p. Prawle Point 9. ds. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 2. ds. herfra. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. hertil 9. ds. fra Antwerpen. — Moskow, Meldahl, afg. Dunkerque 12. ds. hertil. — Nicolai II, Kaes, afg. herfra 12. ds. til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. Pillau 4. ds. fra Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. St. Petersburg 8. ds. fra Reval. — Omsk, Jønsen, ank. Hull 6. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 13. ds. fra Kristiania. — Porm, Christensen, ank. Libau 11. ds. fra London. — Pregel, Harder, afg. Reval 9. ds. til Rotterdam. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 6. ds. hertil. — Rogaland, Wiese, afg. Stettin 12. ds. til Manchester. — Saga, Wiberg, p. Brunshüttel 12. ds. for Rouen. — Saxo, Larsen, ank. hertil 8. ds. fra Gefle. — Seine, Damp, ank. hertil 12. ds. fra Dunkerque. — Texas, Lissner, ank. Newcastle 11. ds. fra Aalborg. — Tiber, Beck, ank. St. Petersburg 11. ds. herfra. — Tyr, Thaning, afg. herfra 12. ds. til Windau. — United States, Wulff, dokker i New York. — Valdemar, Johnsen, ank. St. Petersburg 11. ds. fra Antwerpen. — Vendsyssel, Riise, ank. Havre 6. ds. fra London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. Chatham 30. April. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. St. Vincent 30. April til Muhlgraben. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Neapel 19. April til Newmills. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Hamburg 2. ds. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Cape Tormentine 10. ds. — Excellence Pleske, Brandt, afg. London 8. ds. til St. Petersburg. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. St. Petersburg 9. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Vincent 30. April til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 7. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sunderland 7. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Sundsvall 10. ds. — Martha, Christensen, afg. Moe 7. ds. — Elna, Rathje, afg. Rougie 2. ds. — Therese, Pedersen, ank. Huelva 11. ds. — Simone, Møller, afg. Pillau 12. ds. — Jeanne, Löffler, afg. Oran 12. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Hernøsand 8. ds. — Vera, Riso, ank. Hernøsand 8. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Neufahrwasser 11. ds. til Kronstadt. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Gefle 11. ds. — Nautik, N. Nielsen, ank. Eshjerg 8. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Blyth 7. ds. — Nexos, Basse, ank. Danzig 10. ds. — Ellen, Hansen, ank. Fenit 11. ds. — Fylla, Christensen, ank. Arbroath 10. ds. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 12. ds. paa Rejse til Manchester. — Hebe Gregersen, ank. Newcastle 8. ds. — Inger, Larsen, ank. Blyth 11. ds. — Cito, Thøgersen, pass. Helsingør 10. ds. paa Rejse til Glasgow. — Napoli, Brinch, ank. Hernøsand 9. ds. — Bodil, Uldall, ank. Hernøsand 10. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Cardiff 4. ds. til Helsingfors. — Norma, K. M. Nielsen, ank. Riga 9. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. South Shields 7. ds.

Vulcan. Paris, Tholander, afg. Tuborg 11. ds. til Howden Dock.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Marseille 8. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Blyth 4. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Sunderland 25. April. — ds. — Carl Hecksher, Starck, afg. Methil 6. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. ds. — Normannia, Eriksen, ank. Kronstadt 9. ds. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 2. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Stettin 8. ds. — Livonia, Skov, afg. Burntisland 6. ds.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Rotterdam 5. ds. — Patria, Dam Larsen, ank. Hamburg 6. ds. — Gratia, Sørensen, afg. Girgonti 30. April. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 7. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. South Shields 1. ds. — Gallia, Nielson, ank. Methil 8. ds. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Methil 7. ds. — Sarnatia, Pedersen, ank. Helsingborg 7. ds. — Kotonia, Rasmussen, afg. Gibraltar 8. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Riga 6. ds. — Granaria, Jørgensen, ank. Rotterdam 10. ds. — Carbonia, Mathiesen, ank. Rotterdam 7. ds. — Estonia, Winckler, afg. Burntisland 8. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. London 8. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Granton 9. ds. — Secalia, Jensen, ank. Genua 6. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Mobile 10. ds. — Boscia, Skovgaard, ank. Spezzia 1. ds.

Ocean. Filadelfia, Horn, ank. Filadelfia 9. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Hull 9. ds. til Pernan. — Brattingsborg, Suenson, afg. Newport 30. April til Torro Annunziata. — Flynderborg, Thygesen, ank. Cardiff 7. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Riga 6. ds. — Frederiksberg, Larsen, ank. Huelva 11. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. St. Petersburg 11. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Stratoni 10. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Libau 6. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Hamburg 7. ds. — Stegelborg, Albertsen, ank. Porte Vecchio 8. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. Riga 12. ds. til Dundee. — Soborg, Hansen, ank. Genua 10. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Dunkerque 8. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Windau 10. ds. — Marsolisborg, Andersen, afg. Bangkok 3. April til Liverpool. — Silkeborg, Pedersen, afg. Barry 9. ds. til Genua. — Skodsborg, Schmidt, ank. Trångsund 11. ds. — Tuhorg, Agerlin, afg. Snoderland 7. ds. til Livorno. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Syracuse 9. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 11. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Windau 12. ds. til Dunkerque. — Dansborg, Kühl, ank. Cape Tormentino 24. April. — Jægersborg, Larsen, afg. Hamburg 7. ds. til Liverpool. — Kallundborg, Nielsen, ank. Ghent 11. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Riga 8. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 9. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Kjøbenhavn 2. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Åbo 12. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Børgesen, ank. Svendborg 6. ds.

Havet. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. St. Petersburg 9. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, I. B. Cortsen, afg. Perim 5. ds. til Colombo. — Siberien, Madsen, afg. Perim 29. April til Singapore. — Indien, Berg, ank. Saigon 8. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Singapore 2. ds. til Colombo. — Cathay, Jensen, afg. Port Said 10. ds. til Marseilles. — Samuel, Dahlenborg, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. April. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Kjøbenhavn 12. ds. til St. Petersburg. — Cambodia, Knudsen, ank. Singapore 10. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 10. ds. — St. Croix, Christensen, ank. London 3. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 9. ds. til Trinidad.

Era. Enighed, Jensen, ank. Hernosand 10. ds. — Energi, Svau, ank. Lovisa 11. ds.

Form. Sara, Jensen, ank. Blyth 6. ds. — Holone, Sørensen, ank. Riga 9. ds. — Agnete, Petersen, ank. Karrebæksminde 8. ds. — Hermia, Dam, ank. Boness 2. ds. — Alice, Schultz, ank. Libau 8. ds.

Holm & Wonsild. Hugo, Steen, ank. Danzig 10. ds. — Clara, Magleby, ank. Hull 11. ds. — Absalon, Grau, ank. Hudiksvall 10. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. South Shields 10. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Aalborg 11. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Pillau 11. ds. — Kai, Hansen, afg. Hull 12. ds. til Ypila. — Wilh. Colding, Kurtzhals, ank. Tynen 12. ds.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Kronstadt 10. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Helsingør 10. ds. — Hans Tavsen, Klaaborg, pass. Kjøbenhavn 12. ds., sydg. — H. C. Anderson, Rasmussen, afg. Blyth 7. ds. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 10. ds., sydg. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Kronstadt 8. ds. — T. M. Werner, Carlsen, ank. Tynen 12. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Bona 11. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Swansea 11. ds. —

Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Grangemonth 9. ds. — Urania, Clansen, afg. Hamburg 11. ds. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 8. ds. — Nordland, Petersen, ank. Swinemünde 10. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, ank. Stettin 9. ds. — England, Andersens, ank. Windau 11. ds. — Holland, Poulsen, ank. Emden 11. ds. — Rusland, Madsen, afg. Hamburg 11. ds. — Annetto Furness, Larsen, afg. Windau 9. ds. — Lady Furness, Andersen, ank. Methil 9. ds. — Europa, Hansen, ank. Blyth 11. ds. — Tyskland, Dastrup, afg. Algiers 5. ds. — Frankrig, Friis, afg. Malaga 11. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Kiel 9. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 11. ds. til Stettin. — Fulton, Jørgensen, ank. Libau 3. ds. — Newton, Andersen, ank. Windau 9. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 16. April. — Washington, Nielsen, ank. Røkkula 11. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Hamburg 10. ds. — Henrik Bjeke, Hansen, ank. Boucau 7. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. Syracuse 11. ds.

Frø. Austa, Bagger, ank. Kjøbenhavn 27. April. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 9. April. — Hertha, Rasmussen, ank. Hamburg 9. ds.

Ocean. Norman, Røshæk, ank. Riga 3. ds. — Allan, Nielsen, afg. Helsingør 11. ds. til Boness.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, ank. Boston 12. ds. fra Masnedssund.

Sejlskibe.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, ank. Hango 12. ds. — Inga, Storm, afg. Esbjerg 12. ds. — Etna, Pedersen, ank. Esbjerg 9. ds. — Ella, Svendsen, ank. Esbjerg 12. ds.

Rønne. Amalie, Nielsen, ank. Swinemünde 3. ds. — Courier, Jacobsen, ank. Carlsbavn 4. ds. — Marie, Larsen, ank. Liverpool 5. ds. — Ane Cathrine, Holm, er ank. til Kjøbenhavn. — Hermod, Grønvold, ank. Holtenau 6. ds. — Kastor, Klausen, ank. Stockholm 7. ds. — Gudmund, ank. Warnemünde 6. ds. — Herman Olsen, Hermansen, er ank. til Kiel. — Argus, Holm, ank. Kalmar 8. ds. — Sigurd, Hansen, ank. Kalmar 8. ds.

Svendborg. Iris, Hansen, ank. Åbo 2. ds. — Primula, Carlson, ank. Poole 5. ds. — Kamma, Fisker, ank. Rødkjvik 4. ds. — Ellen, Andersen, ank. Langesund 5. ds. — Urda, Pilegaard, ank. Folkestene 4. ds. — Meta, Møller, ank. Portsmouth 4. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. Sundsvall 6. ds. — Lyø, Jensen, ank. Stockholm 5. ds. — Aktiv, Mouritzen, ank. Danzig 5. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Göteborg 6. ds. — Galathea, Jensen, ank. Helsingfors 5. ds. — Pallose, Jensen, ank. Styksholm 6. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. Flekkefjord 7. ds. — Zonitha, Jensen, ank. Stockholm 7. ds. — Ludvig, Jensen, ank. Svauke 7. ds. — Hertha, Hansen, ank. Helsingborg 8. ds. — Erhardt, Larsen, ank. Setubal 8. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. Bridgeness 8. ds. — Skjold, Larsen, ank. Kramfors 8. ds. — Severine, Hansen, ank. Stralsund 8. ds. — Asta, Bom, ank. Halmstad 7. ds. — Ludvig, Jørgensen, ank. St. John (New Foundland) 8. ds. — Cornwall, Petersen, ank. Charlestown Red 8. ds. — Confidentz, Mauritzen, ank. Rostock 9. ds. — Rossing, Larsen, ank. Dröback 8. ds. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Neptunus, Jensen, ank. Rotterdam 10. ds. — Lindhardt, Madsen, ank. Brixton 10. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Boness 9. ds. — Jens, Eriksen, ank. Wisby 9. ds. — Doris, Købke, ank. Åbo 9. ds. — Ignatz Breum, Lund, ank. Stettin 10. ds. — Flora, Sørensen, ank. Stettin 11. ds. — Slesvig, Hoffmann, ank. Frederikstad 11. ds.

Era. Harris, Torsteinsen, ank. Faxe Ladeplads 11. ds. — Ruth, Eriksen, ank. Middlesbro 11. ds. — Kirstine, Jensen, Rønne, afg. Newcastle 10. ds. til Horsens. — Karen, Boye, ank. Ærskjøbing 9. ds. — Aron, Hansen, afg. Kjøbenhavn 9. ds. til Stettin. — Rødkilde, Christensen, ank. 8. ds. Kjøbenhavn. — Duon, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Yrsa, Albertsen, afg. Cadix 10. ds. til New Foundland. — Mariana, Andersen, ank. Samsø 10. ds. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 10. ds. — Venus, Jensen, ank. Stokkysaire 11. ds. — Rise, Bager, ank. Falmouth 11. ds. — Rigmor, Petersen, ank. Wismar 11. ds. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 11. ds. — Vera, Mygind, afg. Deal 11. ds. til Dakar. — Villi, Knudsen, ank. Dakar 11. ds.

C. W. Obel, Aalborg.

Skrættobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faa hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 15. Maj 1908. — Udvidelsen af Esbjerg Havn. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skihsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Thames: er nu foretaget følgende Forandringer i Belysning og Afmærkning:

Barrow Deep.

Et Fyrskib, der viser hvidt Fire-Blink af c. 10 Sek. Varrigthed hver 30 Sek., er udlagt i 22 m. Vand, 4 Sm. N. 88° Ø. fra Muplin Fyr. Skibet er rødt, mærket »Barrow«, med Cylindere som Topbetegnelse. 51° 35' 0" N. Br. 1° 10' 30" Ø. Lgt.

Taaesignal gives med Haandkrafts Taaegulhorn, To-Stød hver 2 Mnutter. Barrow Tønde Nr. 1 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek.

Barrow Tønde Nr. 2 er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek.

Barrow Tønde Nr. 8 er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt To-Blink hver 10 Sek.

Barrow Tønde Nr. 15 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek.

North Knob Tønde er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5 Sek.

Black Deep.

Fyrskibet »Black Deep« er inddraget. 51° 33' N. Br. 1° 13', 7" Ø. Lgd.

En sort Spidsstønde, East Knock John Tønde, er i 9,5 m. Vand udlagt 1,5 Sm. N. 49° V. fra North Shingles Baake og i N. 29° Ø. fra N. W. Shingles Baake.

Lystønden ved Løsepladsen, paa 51° 31', 7" N. Br. 1° 6' Ø. Lgd., er inddraget. Duke of Edinburgh Channel.

Fyrskibet »Edinburgh Channel« er flyttet 2,5 Sm. N. 65° V. hen og ligger nu i 11 m. Vand ved det N.-lige Indløb til Duke of Edinburgh Channel. 51° 33' 10" N. Br. 1° 15' 25" Ø. Lgd.

En sort, spids Lys- og Klokketønde, S. W. Longsand Tønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek., er i 9,1 m. Vand udlagt 2,5 Sm. N. 77° Ø. fra North Shingles Baake, og i N. 45° Ø. fra South Shingles Baake.

W. Mid Longsand Tønde er flyttet 1½ Kbl. S. 88° Ø. hen og hedder nu West Longsand Tønde. Den ligger i 10,5 m. Vand, 1,5 Sm. N. 44° Ø. fra North Shingles Baake, og i S. 82° V. fra Vraget paa Longsand.

West Longsand Tønde er inddraget. 51° 33', 5" N. Br. 1° 14', 7" Ø. Lgd.

En sort Spidsstønde, West Mid Longsand Tønde, er i 10,5 m. Vand udlagt 2,5 Sm. N. 74° Ø. fra North Shingles Baake, og i N. 30° Ø. fra South Shingles Baake.

Shingles Patch Tønde Nr. 2 er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. 51° 32', 2" N. Br. 1° 17', 5" Ø. Lgd.

Princes og Queens Channel.

Fyrskibet »Tongue« er flyttet 4½ Kbl. N. 41° Ø. hen, og ligger nu i 12,5 m. Vand, paa 51° 30' 20" N. Br. 1° 23' 15" Ø. Lgd.

East Tongue Tønde er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek. 51° 28', 7" N. Br. 1° 19', 5" Ø. Lgd.

N. E. Spit Tønde er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. 51° 27', 5" N. Br. 1° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 139 og 922. Kjøbenhavn 1908).

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

1023. Fortøjende atter udlagt. Dartmouth, England. I Dartmouth Harbour er Fortøjenden 1½ Kbl. N. 2° V. fra Warfleet Point Flagstang atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 21. Kjøbenhavn 1908).

1024. Vrag borttaget. Milford Haven, England V.-Kyst. Vraget af Skonerken »Cymelia«, der laa sunket 4½ Kbl. S. 8° Ø. fra Stack Rock Fort, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 194. Kjøbenhavn 1908).

1025. Lystønde udlagt til Fossag. River Mersay, England. Den røde Spids-

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). 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.

986. Taaesignal gives foreløbig ikke. Fyrskibet »Hals«, Kattøget. Paa Grund af Havari kan Taaesignalet foreløbig ikke gives fra Fyrskibet »Hals«.

987. Sten fundet. Saltholm-Flak. Saltholm N. Sundet. Paa den N.-lige Del af Saltholm-Flak er i 4,5 m. Vand fundet to Sten e. 2 Kbl. VNV. for Vageren Saltholm-Flak NNØ, nemlig: En Sten med 3,5 m. Vand, 3870 m. N. 27° Ø. fra Barakken paa N.-Enden af Saltholm, og en Sten med 3,5 m. Vand 3780 m. N. 24° Ø. fra samme Punkt. Barakken ligger paa 55° 39', 5" N. Br. 12° 45', 1" Ø. Lgd. Flakket vil blive nærmere undersøgt. (Kort Nr. 126, 127, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 279).

988. Afmærkning foretaget. Stubbekjøbing. Smaaland-Farvandet. V.-Siden af den til Stubbekjøbing Havn gravede Rende er nu afmærket med 3 Risprikker. (Kort Nr. 112. Danske Lods, Side 558. Havne-Lods, Side 107. Søm-Fort., Side 38).

989. Undervands Taaesignal til Forsøg. Fyrskibet »Gjedsør-Havn«, Rødsand-Rende S. Østersøen. I Fyrskibet »Gjedsør-Havn«, S. for Rødsand-Rende, foretages Forsøg med Undervands Klokkesignal.

990. Fyr forandret Brændetid. Marsial. Ærø. Farvandet Syd for Fyø. De to røde Ledefyr paa Ø.-Enden af Dampskibsbroen i Marsial Havn brænder fremtidig hele Aaret. (Kort Nr. 117 og 149. Danske Lods, Side 581. Havne-Lods, Side 76. Fyr-Fort., Nr. 510).

991. Bodi rapporteret. Hvalsbakur N. Island Ø. I Følge Meddelelse fra en Fisker i Faskrudsfordr ligger der 4 Sm. N. for Hvalsbakur en Bodi med en mindste Dybde af 13 m. Den er 7 Kbl. lang i N. og S., falder stejl af mod S., og skræner jævnt N. efter til Dybet. Stedet vil blive undersøgt. (Kort Nr. 214, 198, 55 og 114. Islandske Lods, Side 115).

992. Kort Nr. 195 annulleret. Hornaførd. Island SØ.-Kyst. Da Sandbanker og Tanget i Hornaførd har forandret sig, er Kort Nr. 195 annulleret.

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

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

993. Fyrskibe ombyttes midlertidig. Flinterønden. Sverrig. Omtrent den 15de Maj 1908 ombyttes Fyrskibene »Bokarsgrundet« og »Kalkgrundet« midlertidig med Reservefyrskibene Nr. 4 og Nr. 21.

994. Forestaaende Slutning af Fyr. Klægstorp. Tænding af Fyr. Klægstorp. Sverrig. Fra Klægstorn Ladebro skal tændes et Fyr med En-Formkøller hver 5 Sek. Flammens Højde: 5 $\frac{1}{2}$ m. Linsenspart af 4de Orden. Hvidt Pyrtårn. Lyslet er hvidt fra S. til S. 33 $^{\circ}$ V., grønt fra S. 33 $^{\circ}$ V. til S. 84 $^{\circ}$ V., grønt fra S. 84 $^{\circ}$ V. til S. 88 $^{\circ}$ V., rødt fra S. 88 $^{\circ}$ V. gennem V. til N. 70 $^{\circ}$ V., grønt fra N. 70 $^{\circ}$ V. til N. 25 $^{\circ}$ V., hvidt fra N. 25 $^{\circ}$ V. til N. 55 $^{\circ}$ 31' 14" N. Br. 12 $^{\circ}$ 53' 24" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes Klægstorp Fyr. (Kort Nr. 127, 156, 160, 182 og 210).

995. Fyrskib indtræget. Trelleborg. Fyrskibet paa Trelleborg Red er indtræget og den ydre Klokketone udlagt.

996. Afmærkning. Karstorna Skærgaard. Ved Landgrunden NØ. for Hasselø skal udsættes en sort Slæge med Ballon. 56 $^{\circ}$ 7' 33" N. Br. 15 $^{\circ}$ 29' 40" Ø. Lgd.

997. Fyrskibe udlagt. Fyrskibene »Ringrundet«, »Västra Banken« og »Grepet« er atter udlagt.

998. Lystønde midlertidig udlagt. Fyr slukket. Gælle. Ved Barsgrundet, N. for Farvandet, er udlagt en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys. Den bliver liggende til Barsgrundet Fyr atter kan tændes. I samme Tid er Brynæs røde, faste Fyr slukket. Farvandet kan nu atter besøges. Under Opførelsen af det ny Fyr er Pladsen afmærket med røde Prikker. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 934. Kjøbenhavn 1908).

999. Fyrskibet »Sartischeftr« udlagt. Rusland. Fyrskibet »Sartischeftr« uden for Usel er atter udlagt.

1000. Lossepladser afmærkes. Greiswalder Bødden og Peene. Tyskland. I 1908 udreges brune Tønder midt paa Lossepladser følgende Steder: Palmørst, Gristow, paa 54 $^{\circ}$ 12' N. Br. 13 $^{\circ}$ 21' Ø. Lgd. Loch, paa 54 $^{\circ}$ 11' N. Br. 13 $^{\circ}$ 45' Ø. Lgd. Gånsegrund, Peeneminderhaken, paa 54 $^{\circ}$ 11' N. Br. 13 $^{\circ}$ 32' Ø. Lgd. Hollendorf, paa 54 $^{\circ}$ 6' N. Br. 13 $^{\circ}$ 47' Ø. Lgd. Moderort, paa 53 $^{\circ}$ 54' N. Br. 13 $^{\circ}$ 55' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1001. Afmærkning foretaget. Åltsborgsforjorden. Gøteborg. Skærgaard. Sverrig. I Åltsborgsforjorden er Afmærkningen nu foretaget. (Kort Nr. 186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 232. Kjøbenhavn 1908).

1002. Afmærkning. Brofjorden. I Brofjorden skal udsættes en Slæge, paa 58 $^{\circ}$ 22' 57" N. Br. 11 $^{\circ}$ 26' 50" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1003. »Eider« ny Fyrskib udlagt. Tyskland. Det ny Fyrskib »Eider« er nu udlagt og Reservefyrskibet indtræget. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 736. Kjøbenhavn 1908).

1004. Afmærkning af Vrag foretaget. Hølgoland S.-Havn. Den grønne Spiritønde ved Vraget af »Bandamer« i Hølgoland S.-Havn er omlyttet med en Lys- og Klokketone med V-lig Topbeholdelse.

1005. Tønder flyttet. Falsches Tier. Elben. I Falsches Tier er følgende Tønder flyttet saaledes: Nr. 4, 800 m. SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. hen. Nr. 5, 600 m. NØ. $\frac{1}{2}$ Ø.

hen. Nr. 8 til Tønde Es Plads. Nr. 9, 1500 m. NV. hen. C, til Tønde 5's Plads. E, 700 m. N. t. V. $\frac{1}{2}$ V. hen. F, 550 m. NV. $\frac{1}{2}$ V. hen.

1006. Vrag borttaget. Hamburg. Elben. Vraget af Dampoen »Johann Hinrich«, uden for Kuhwälder Havn, er borttaget og Farvandet atter frit. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 845. Kjøbenhavn 1908).

1007. Fyr midlertidig foretaget. Oostmahorn. Holland. Oostmahorn grønt, røde og hvide, faste Fyr er midlertidig omlyttet med et hvidt, fast Fyr. 53 $^{\circ}$ 22' N. Br. 6 $^{\circ}$ 9' Ø. Lgd.

1008. Undervands Tagesignal. Fyrskibet »Terschellingbank«. I Fyrskibet »Terschellingbank« gives nu Undervands Tagesignal med 3 Slag hver 10 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 6 Sek., men man maa foretøbe ikke stole paa Signalet. 53 $^{\circ}$ 27' N. Br. 4 $^{\circ}$ 51' Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

1009. Tønde foretaget. Stormølk. Zeegat van Terschelling. I Stormølk er Slumpønde Nr. 7 med afkortet Kegle omlyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kegle. 53 $^{\circ}$ 19' 6" N. Br. 5 $^{\circ}$ 7' 6" Ø. Lgd.

1010. Enistelegræring. Stormsignaler og Undervandssignaler i Orden. Fyrskibet »Haaks«, i Fyrskibet »Haaks« er Enistelegræring, Stormsignaler og Undervandssignaler atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 919. Kjøbenhavn 1908).

1011. Flaede udlagt. Texelstrøm. Zeegat van Texel. I Texelstrøm er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaede. Naar Vejret tillader det, vises fra Flaeden en rød og hvid Lanteme. 52 $^{\circ}$ 59' 34" N. Br. 4 $^{\circ}$ 48' 51" Ø. Lgd.

1012. Skydeøvelser. Fort Harssons. Texel Red. I Maj og Juni afholdes Skydeøvelser fra Fort Harssons, hvorved der skydes over Texel Red i indtil 4,500 m. fra Fortet. Naar der skydes, højes rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Reinigen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., hvidt og sort NØ, sort Ø.

1013. Skydeøvelser. Fort Pampus. Zuidree. I Maj og Juni 1908 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus. Der skydes mellem NØ. t. Ø. gennem Ø. til SØ. t. S. i indtil 4,500 m. Afstand fra Fortet. Naar der skydes, højes rødt Flag paa Fort Pampus, Batterierne Diemerdam og Durgerdam, V-Batteriet ved Midden og Minderberg Kirke.

1014. Skydeøvelser. Fort IJmuiden. I Maj og Juni 1908 afholdes Skydeøvelser fra Fort IJmuiden. Der skydes mellem NV. t. N. fra Fortet og en Linie fra Noorderhoofd i SV. t. S. i indtil 4,500 m. Afstand. Naar der skydes, højes rødt Flag paa Fortet.

1015. Dybde. IJmuiden. I IJmuiden Havneanmning er Dybden 9 $\frac{1}{2}$ m. med daglig Lavvande.

1016. Elektriske Lys. Hoek van Holland N. I Sommeren 1908 kan der e. 2 Sm. N. for Zeegat Hoek van Holland brænde en Bæl elektriske Bøelamper. De er skærmede, saa at de kun kan ses inden for $\frac{1}{2}$ Sm. fra Kysten.

1017. Undervandsignal til Forsøg. Hoek van Holland. Lys- og Fløjte-tønden uden for Zeegat Hoek van Holland skal til Forsøg forsynes med Undervandsklokke. 51 $^{\circ}$ 59' 24" N. Br. 4 $^{\circ}$ 3' 54" Ø. Lgd.

1018. Skydeøvelser. Fort Hoek van Holland. I Maj og Juni 1908 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland. Der skydes mellem et rødt Flag S. for og et rødt Flag N. for Zeegatet i indtil 3,100 m. Afstand fra Fortet. Naar der skydes, højes rødt Flag paa Fortet.

1019. Tønde flyttet. Bokkegat. Zeegat van Goere. I Bokkegat er Spids-tønde Nr. 3 med Ballon flyttet til 51 $^{\circ}$ 52' 29" N. Br. 3 $^{\circ}$ 58' 16" Ø. Lgd.

1020. Vrag afmærket. Hollandsch Diep. Et Fartyg er sunket i Hollandsch Diep ovenfor Willenstul. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

1021. Undervandssignaler paa Hvidehavet. Fyrskibet »Noord Hindere«. I Fyrskibet »Noord Hindere« er Undervandssignalerne nu paa Hvidehavet. 51 $^{\circ}$ 35' N. Br. 2 $^{\circ}$ 36' Ø. Lgd.

1022. Belysning og Afmærkning foretaget. Barrow og Black Deep, Duker of Edinburgh, Princess og Queens Channel. Thomsen. England. I Indløbet til

tonde ved Rip Rap, nd for New Brighton i Indløbet til Mersey, er til Forsøg om-
byttet med en rød, spids Lystonde, mærket »Rip Rap«. 53° 26', N. Br. 3° 2'
V. Lgd. Lystonden kan, naar nødvendigt, after ombyttes med Spidsstonden.
1026. **Lystonde ndlagt. Corran Ledge. Oban. Skotland.** Den sorte Stump-
tonde ved Corran Ledge er ombyttet med en Lystonde, der viser hvidt Lys med
Formarkelser hver 6 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek. 56° 25', N. Br. 5°
29' V. Lgd.

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

1027. **Oplysning om Mølle. Cadouarn. Riviere de Vannes. Morbihan.**
Frankrig. Cadouarn Mølle, der står 1100 m. S. 59° V. fra Sené Klokkeaar, u
og tjener som Mærke for Indsejlingen i Vannes, har hverken Vinger eller Tag.
47° 37' 10" N. Br. 2° 44' 15" V. Lgd.
1028. **Tønder forandret. Puerto de Ribadeo. Spanien.** Tønden ved Punta
Vign er nu rød. De fire Fortøjninger er nu hvide. Tønden ved Villavieja er hvid.
1029. **Lystonde ndlagt. Tenpound Island Ledge. Gloucester Harbor. Mas-**
sachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 11te Maj 1908 ud-
lægges en rød Lystonde, der viser rødt Lys med Formarkelser hver 10 Sek., Lys
5 Sek., Mørke 5 Sek., ved Tenpound Island Ledge, fra Tenpound Island Fyr i
S. 41° V. og fra Eastern Point Fyr i N. 20½° V. Naar Lystønden er ndlagt,
inddrages Rock Spirtonde Nr. 6 A, som afmærker Grunden.
1030. **Lystonde flyttes. Great Round Shoal. Nantucket Sound. Massachu-**
setts. Omtrent den 11te Maj 1908 flyttes Great Shoal Southeast Lystonde Nr. 6
½ Sm. S. 63½° Ø. hen.
1031. **Taagsignal. New Haven Outer Breakwater. Long Island Sound.**
Connecticut. Taagsignalet ved New Haven Outer Breakwater Fyr er svagt. Det
skal forstærkes. 41° 13' 17" N. Br. 72° 56' 34" V. Lgd.
1032. **Tønde inddraget. Main Ship Channel Shoal. Key West. Florida.**
Main Ship Channel Shoal vandrede stribede Spidsstønde er inddraget. 24° 30' 30"
N. Br. 81° 48' 22" V. Lgd.

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

1033. **Fyr forandret. Gasparilla Island. Florida. Forenede Stater i Nord-**
Amerika. Det midlertidige, hvide, faste Bagfyr paa Gasparilla Island er nu om-
byttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Fyrapparat af
4de Orden. 26° 43' 6" N. Br. 82° 15' 34" V. Lgd. (Se »Efterretninger for
Søfarende« Nr. 653, Kjøbenhavn 1908).
1034. **Tønde inddraget. East Pearl River. Lake Borgne. Louisiana.** East
Pearl River Outer Spidsstønde Nr. 2, paa Ø-Siden af Indløbet til den 3 m. gra-
vede Rende ind i East Pearl River, er inddraget. 30° 9' 48" N. Br. 89°
31' 9" V. Lgd.
1035. **Rende gravet. Atchafalaya Bay. Louisiana.** En ved Lavvande 4½
m. og ved Højvande 5 m. dyb Rende er gravet over Revet og ind i Atchafalaya
Bay, med 30 m. Bredder. Renden er 11½ Sm. lang og gaar i N. 44½° Ø.
fra dybt Vand i Mexiko Bugt til dybt Vand i Munden af Atchafalaya River.
Renden gaar i en lige Linie og er paa Ø-Siden afmærket med Pele, der staar
i c. 125 m. Afstand fra himanden og c. ¼ Kbl. Ø. for Rendens Midtlinie. Paa
Rendens V-Side staar enkelte Pele.
1036. **Fyr i Orden. Punta Celarain. Cozumel Island. Yucatan. Mexiko.**
Punta Celarain Fyr er atter i Orden og viser hvidt Lys med Formarkelser. 20°
16' 20" N. Br. 86° 59' 4" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr.
970, Kjøbenhavn 1908).
1037. **Fyrbaake. Cumana. Golf of Cariaco. Venezuela.** Cumana Fyr
vises fra et hvidt, lirkantet, 25 m. højt Gittertaarn med rød Top. 10° 28' 0"
N. Br. 61° 11' 30" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Maj 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		78	79
Danmark		—	—
Norden		74	76
Kjøbenhavn	47	46¾	47½
Carl		—	—
Dannebrog	71	70¾	72½
Skjold	47—	46½	47½
Urania		25	31
Union		48¼	49
Dampsk. af 1896	70	70	71
Hejmdal		—	—
Østasiatiske	113¼	113¼	113½
Østersøen		10	13
Nordsøen		73	80
Gorm		—	—
Torm		42	58
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab .		8	20.
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	41—	41	41½
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
5 % Norden		—	—
5 % Østasiask. Komp.		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3½ % uops. Stats.		94	96
3½ % Husejer Kreditk.	83¾	83¾	84
3½ % Kbhvns Kreditf.		87	89
4 % — — — — — 2. Serie		91¾	92
4 % — — — — — 1. Serie		94½	94
3½ % Østift. Kreditf.		86¾	85½
4 % — — — — — 7. — — — — —		—	—
3½ % Landkreditk.		91	93
4 % Østift. Kreditf.		—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151¾	—½	151½
Privatbank	95½	96	95½
Landmandsbank	120—	120½	120½
Handelsbank		123	123½
Grundejerbank	32—	¾	32½
Burm. & Wain	69¾	¾	69¾
Helsingørs Jærnsk.		109	110
Sukkerfabr.	227—	226¾	226¾
Bryggeri Aktier	142	142	142½

Vekselkurs d. 12. Maj 1908.

	nvista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.23	18.20
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	—	—

Notering paa Berline Børs d. 12. Maj 1908.

Russiske Noter	214.80
4 % Russiske Consols	82.50
3½ % Boden Kredit	73.80
5 % Mexikanske 1899	100.50
5 % Rumænske Stats	100.75
4 % — — — — — 1890	91.90

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

„Foren. Dampsk.“ 60,000, „Dannebrog“ 2,000, „Inga“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 80,000, „Østas. Komp.“ 230,000, „Union“ 2,000, „Skjold“ 4,000.

Møller & Rée

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1038. Fyr tændt. Goyares og Tapana. Para Flod. Brasilien. I Indløbet til Para Floden er følgende Fyr tændt: Pan Goyares Point Yderende et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Mast. $0^{\circ} 56' S.$ Br. $48^{\circ} 17' V.$ Lgd. Pan Tapana Point Yderende et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Mast. $1^{\circ} 19' S.$ Br. $48^{\circ} 29' V.$ Lgd.

Para Grund af Eyrenes Upanidclighed tilrindes det Skilsforere kun at staa ind i Para Floden om Dagen.

1039. Grund, Fyrs Plads. Lobos Island. Uruguay. En Klippegrund er rapporteret 4 Kbl. V. for Lobos Island V.-Punt. Lobos Island Fyr staar paa Øens NØ-Side. $7\frac{1}{2}$ Kbl. N. $69^{\circ} V.$ fra Klippen ud for Øens Ø-Side, eller $6. 1\frac{1}{2}$ Kbl. N. 15°Ø. for den i Kortet angivne Plads. $36^{\circ} 1' S.$ Br. $54^{\circ} 53' V.$ Lgd.

1040. Lystønder udlagt. South Channel. Rio de la Plata. Argentina. Ved Løbet N. for Guirassier Bank er udlagt en Lystønde, der viser rodt Lys med Formørkelser, ved Løbets N.-Side. $35^{\circ} 4' 40'' S.$ Br. $57^{\circ} 6' 45'' V.$ Lgd., og en Lystønde, der viser grønt Lys med Formørkelser, ved Løbets S.-Side. $35^{\circ} 5' 20'' S.$ Br. $57^{\circ} 7' 0'' V.$ Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1041. Fyr atter flyttet. Viareggio. Italien V.-Kyst. Det røde, faste Fyr paa Viareggio N.-Mole er atter flyttet til dens Yderende. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 973. Kjøbenhavn 1908).

1042. Fyrs Karakter. Porto di Corvia. Italien Ø.-Kyst. Fyret $c. 1\frac{1}{2}$ Kbl. fra Yderenden af SØ-Molen ved Porto di Corvia er et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 8 Sm.

1043. Lys- og Fløjteønde udlagt. Tuzia. Kertch Strøde. Rusland. Lys- og Klokkelønden ved NY-Enden af Tuzia Sandtunge er omlystet med en sort Lys- og Fløjteønde, der hver 6 Sek. viser hvidt Fl.-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek. $45^{\circ} 18' 10'' N.$ Br. $36^{\circ} 29' 39'' \text{Ø.}$ Lgd.

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

1044. Midlertidigt Fyrskib udlagt. Aden Outer Harbour. Gulf of Aden. Et midlertidigt Fyrskib, der viser to hvide Fyr vandret for hinanden i 3 m. Afstand, er udlagt i Aden Outer Harbour, $7\frac{1}{2}$ Kbl. V. fra Flagstangen paa Residensbygningen paa Ras Tarsheln. Flaumens Højde: 10 m. Synsviddens: 8 Sm. $12^{\circ} 46' N.$ Br. $44^{\circ} 57' \text{Ø.}$ Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1045. Grund fundet. San Mun Bay. China. Mellem $1\frac{1}{2}$ og 2 Sm. V. og Y. f. N. fra Lon Ming Island V.-Punt er der Grundt med Klipper med 4 a 6 m. Vand. $29^{\circ} 1' N.$ Br. $121^{\circ} 55' \text{Ø.}$ Lgd.

1046. Vrag afmærket. Wei Hai Wei. Vraget i Wei Hai Wei, 2 Kbl. S. 80 V. fra Yderenden af Cowan Pier, er nu afmærket med en sort Tønde, mærket »Wreck«. Naar Skib vortes, vises en grøn Lanterne fra Tønden. $37^{\circ} 29' N.$ Br. $122^{\circ} 10' \text{Ø.}$ Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1047. Karantænebestemmelser. Grækenland. — Skibe, der har forladt Alexandria efter den 21de April, underkastes effektivt Karantæne i 3 Dage, dog medregnes heri Rejsens Varighed.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	England:
R 2447	England, S., the Lizard and adjacent rocks. 2 sh.
N 2568	Orkney Islands, Hoy Sound. 2 sh.
N 2060 A	N. Atlantic Ocean, Eastern portion. Ny Misvisnings Kurver. 4 sh.
N 2060 B	N. Atlantic Ocean, Western portion. Ny Misvisnings Kurver. 4 sh.
R 2628	Mediterranean, Malta Isl., S. E. portion. 3 sh.
N 3686	Ceylon, W., Approaches to Colombo Harbour. 3 sh.
N 786	Cape Horn to Cape Corrientes, Mexico, and extending to $110^{\circ} W.$ long. Ny Misvisnings Kurver. 4 sh.
	Holland:
R 201	Noordzee. Zeegatten van Texel en Eierlandsche Gronden. 1: 50,000. Prys: 2,10 fl.

Søkort-Arkivet.

Kort Nr. 195, Hornafjordi, Island SØ.-Kyst, er annulleret.

Bøje i Drift.

Føreten af D. F. D. S.'s Dampet »Louisiane«, Kapit. Ørsted, meddelede, at han den 2. ds. Kl. 10,30 Em. paa $44^{\circ} 16' N.$ Brd. og $39^{\circ} 17' V.$ Lgd. passerede en Lys og Fløjtebøje af Jærnrammeverk, omtrent 25 Fod høj, værende i Drift. Lyset i Bøjen var slukket, men Fløjten var i Funktion.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadkompasser.
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.**

Gensidig

Løsrø- og Livsforsikring
for Officerer i Dampskibe.

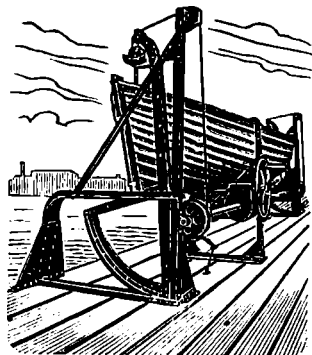
Medlemmer, der har Krav
paa ovennævnte Foreninger,
bedes anmelde deres For-
dringer bilagt med nødven-
dige Oplysninger til Alm.
Skibsførerforening, Dansk
Styrmandsforening eller Ma-
skinmestrenes Forening.

Jens Gronleff, Aarhus
nabefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Schmidt's
Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:
KAY DYHR.
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886.
Telegramadresse: KAYDYHR.



Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

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

PRIMA BUNKER-KUL.

B^D BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

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.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

teguer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenter i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

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

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangssette, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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.

Telegraphio 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.

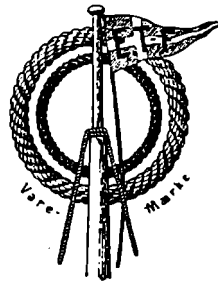
Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Naturlig Fløde! Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag. Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr. 1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassees Kod anvendes Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 465 & 600.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 19. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blæses Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Patet
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.


De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Holleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot
6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

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.

A/s Frederikshavns Konservefabrik
Alle Arter af
Kødkonserve til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

**Tuborg
Porter**

Kraftig, fyldig, velmagende.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl. - Hof- Leverandør.

Niels Juulsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 19.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne Havarier og Forlis og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar. Nykjøbing M.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“ Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5. Tlf. Vester 746.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri Vejle

anbefaler sig med alt til Faget henhørende Reel og billig Betjening garanteres.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.

Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.



S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af

TAYLOR'S Tynos Isoleringsmaterialier af Infusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton) i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort Illustrerede Katalog.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.

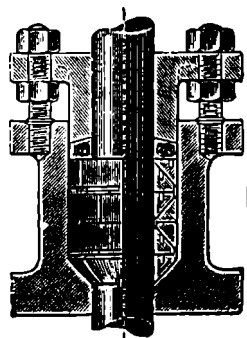
Over 52,000 i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K. Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Captain Axel Björklöf

Stevadore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering paa Pladsen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværker af enhver Art.

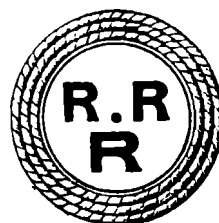
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Motoren „Gideon“

er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1907, 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 Navigatør-Forening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, De fire københavnske Søforsikrings-Selskaber, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipper-Foreningen i København og Sømandsforeningen.

Forretningsudvalget, der i Henhold til nogle paa Aarsmødet d. 1. Maj 1907 foretagne Ændringer i Vedtægterne skal bestaa af 7 Medlemmer i Stedet for som hidtil af 6, bestod af: Skibsreder *D. Torm*, Formand (indtil 1. Maj), Skibsreder *Ad. Carl*, Næstformand (indtil 1. Maj) og Formand (fra 1. Maj), Professor, Dr. jur. *V. Bentzon*, Maskininspektør *A. J. Berg*, Kaptajn *Jacob Holm* (indtil 1. Maj), Kaptajn *A. V. Knudsen* (fra 1. Maj), Direktør *Chr. Kronman*, Konsul *C. P. Lund* (fra 26. Juni), Direktør *Carl Will*, Næstformand (fra 1. Maj).

I Henhold til yderligere Ændringer i Repræsentationens Vedtægter af samme Dato har Dansk Dampskibsrederi-Forening Ret til at vælge 4 Delegerede til Repræsentationen i Stedet for som hidtil 2.

Skibsreder *D. Torm* udtraadte efter sit eget Ønske ved Aarsmødet d. 1. Maj 1907 af Repræsentationen og frattraadte dermed samtidig Formandsstillingen, som han havde beklædt fra d. 31. Oktober 1900. Skibsreder *Torm* indtraadte i Repræsentationen d. 26. Januar 1898 som Repræsentant for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og i det Tidsrum af over 9 Aar, i hvilket han havde Sæde i Repræsentationen, var han dens Formand i c. 6½ Aar. Han har gennem sin Virksomhed i Repræsentationen bidraget væsentligt til at fæstne dennes Stilling baade indadtil og udadtil og forøge dens Indflydelse, og der blev derfor ved hans Fratræden fra Repræsentationens Side bevidnet ham en oprigtig Tak for det Arbejde, han havde udført for denne. Skibsreder *Torm* er senere i Aaret, d. 22. November, afgaaet ved Døden. Ved sin Virksomhed for vor Skibsfart baade i og udenfor Repræsentationen har han sat sig et Minde, der vil blive bevaret i denne.

Desværre har Døden tilføjet Repræsentationen endnu et Tab ved Skibsreder *Ad. Carls* Bortgang d. 31. Januar 1908. Skibsreder *Carl* var medvirkende ved Repræsentationens Oprettelse i 1897 og har siden da uafbrudt haft Sæde i dens Forretningsudvalg, som dens Næstformand indtil d. 1. Maj i Fjor, og derefter som dens Formand. Hans Indsigt i Søfartens Forhold og hans levende Interesse for Varetagelsen af Søfartens offentlige Anliggender er i høj Grad kommen Repræsentationen til Gode, og denne havde haabet, efter for saa kort Tid siden at have valgt ham til sin Formand i en Aarrække at skulle se ham paa denne Plads.

Lods *J. B. Møller*, der var Delegeret for Sømandsforeningen og som saadan havde Sæde i Repræsentationen fra 28. Februar til 23. September 1907, er ligeledes afgaaet ved Døden.

Efter Skibsreder *Carls* Død har Repræsentationen valgt sin Næstformand, Direktør *Carl Will*, til Formand.

Blandt de Ting, der i Aarets Løb har foreligget til Behandling, skal vi anføre følgende:

Statstilsyn med Sejlskibe. Foranlediget ved et fra Indenrigsministeriet fremsendt Forslag til Nedsættelse af en Kommission til at udarbejde et Lovforslag om Tilsyn med Sejlskibe, har Repræsentationen i sin Tid i Tilslutning til Dansk Sejlskibsrederi-For-

ening fraaadet Nedsættelsen af en saadan Kommission. I det nu forløbne Aar har Repræsentationen imidlertid gennem Ministeriet yderligere modtaget en Erklæring om denne Sag fra Underdirektør *A. H. M. Rasmussen*, hvem det oprindelige Forslag skyldes. I den paagældende Erklæring foreslaar Underdirektør *Rasmussen* Udarbejdelsen af en Lov om Tilsyn med Sejlskibe paa følgende Grundlag:

Tilsynet omfatter i det væsentlige kun: Kompasser, Skibsllys, Baade, Redningsmidler og i ikke klassificerede Jernsejlskibe Skibskroget med Rør og Skodder.

Et saadant Tilsyn, formener Underdirektøren, vil kunne udføres af en enkelt søkyndig Mand, f. Eks. en stedlig Havnefoged eller en ikke længer søfarende Skibsfører, og naar det kun omfatter det her nævnte Materiel vil et effektivt Tilsyn næppe koste mere end nogle faa Tusinde Kroner. Forøvrigt bør Skibsfarten fritages for at betale dette offentlige Tilsyn med dens Skibe, og den paatænkte Lov bør ikke have tilbagevirkende Kraft med Hensyn til Kompasser og Skibsllys.

Repræsentationen har paa Grundlag heraf indhentet en fornyet Udtalelse fra Sejlskibsrederi-Foreningen, af hvilken det fremgaar, at Foreningen vedblivende ikke kan erkende, at et offentligt Tilsyn med Sejlskibe er paakrævet, men paa den anden Side finder man ikke at burde rejse Modstand mod Sagen, naar Tilsynet indskrænkes til at omfatte det ovennævnte Materiel, og for saa vidt Staten finder det ønskeligt at søge indført et saadant Tilsyn, maa Underdirektørens Forslag siges at afgive et rimeligt Grundlag for Sagens videre Fremme. Foreningen understreger dog stærkt, at det vilde være uforsvarligt yderligere at bebyrde Sejlskibserhvervet, hvis Stilling allerede i Forvejen er overordentlig vanskelig, og slutter sig derfor ganske til Underdirektørens Forslag om, at Skibsfarten bør fritages for at betale det offentlige Tilsyn med Skibene. Repræsentationen har overfor Ministeriet givet dette Standpunkt sin fulde Tilslutning, idet den dog samtidig har henstillet til Overvejelse, om ikke det eventuelle Tilsyn yderligere bør omfatte Pumper.

Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer. Repræsentationen har fra Indenrigsministeriet faaet tilstillet en Række Forslag til Ændringer i de gældende Bestemmelser for Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer. Disse Bestemmelser er som bekendt givne ved Lov af 13. Februar 1903 og senere i Medfør af denne fremkomne Anordninger.

I Anledning af en Skrivelse fra Politidirektøren i København har Indenrigsministeriets Konsulent i Sager angaaende Dampskibstilsynet stillet Forslag til en Ændring i den af Indenrigsministeriet udfærdigede Vejledning af 10. Juni 1905 for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd, Afsnit 2, Klassificerede Skibe. Ændringen gaar ud paa, at Hoveddampprørene for klassificerede Skibes Vedkommende skal være bevirket med Staalbaand. Der er saa vel i Loven som i Bekendtgørelsen angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer givet Bestemmelser, der tilsigter at sikre Hoveddampprørenes Holdbarhed, og i ovennævnte Vejledning for Synsmændene er det udtrykkelig anført, at de ikke behøver at undersøge bl. a. Hoveddampprørenes Styrke, naar der er forelagt dem Bevis for, at Skibet er bygget efter et anerkendt Klassifikations-selskabs Regler, og Klassen er opretholdt. En Fordring som den ovennævnte kan altsaa ikke efter de gældende Regler stilles til Hoveddampprørene, men under Hensyn til den Betydning, det har saa vidt muligt at formindske Faren ved Lækage paa disse Rør, har Repræsentationen udtalt,

at den intet har at indvende imod, at den foreslaede Ændring i Vejledningen foretages.

Ved de i England foretagne Ændringer i den engelske Søfartslovgivning, der indeholdes i »Merchant Shipping Act 1906«, er der indført andre og strengere Tilsynsbestemmelser for fremmede Skibe, der løber ind i britiske Havne. Dette har nødvendiggjort Forhandlinger mellem den engelske og den danske Regering om de danske Tilsynsbestemmelseres Anerkendelse af de engelske Autoriteter. Her omtales dog kun de Ændringer i de danske Tilsynsbestemmelser, der nødvendiggjordes, efter at Resultatet af Forhandlingerne mellem den danske og den engelske Regering forelaa, og efter at denne sidste havde accepteret det fra dansk Side foreslaede Grundlag for Tilsynet med danske Skibe, som farer paa britisk Havn. Forslag til saadanne Ændringer blev udarbejdet af Ministeriets Konsulent i Sager angaaende Dampskibstilsynet og af Ministeriet tilstillet Repræsentationen til Erklæring. Disse Forslag foreligger i Form af Udkast til en »Meddelelse om Tilsynet med danske Skibe i britisk Havn«, bestemt for Politiovrighederne og Rederne, til en »Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelserne af 5. Oktober 1903 og 10. Juni 1905 om Tilsynet med Dampfartøjer m. m.«, til en »Bekendtgørelse om Ændringer i Vejledningen af 10. Juni 1905 for de ved Tilsynet med Dampfartøjer m. m. beskikkede Synsmænd« og til »Certifikat for danske Dampskibe, som befordrer flere end 12 Passagerer til eller fra Steder eller mellem Steder i de forenede Kongeriger Storbritannien og Irland«. Ved Forslagenes Gennemførelse vil de hidtil gældende Bestemmelser paa et stort Antal Punkter blive ændrede. Her fremhæves dog kun, at Ændringer kun nødvendiggøres af den britiske Lovgivning, forsaavidt de vedrører Skibe, der fører mere end 12 Passagerer til eller fra Steder eller mellem Steder i Storbritannien og Irland, at den engelske Lovgivning hjemler Fritagelse for Skibe, der er hjemmehørende i Lande, hvis Skibsyn »Board of Trade« ved Overenskomst har godkendt, for saa vidt vedkommende Skib er forsynet med Certifikat for i Hjemlandet at være underkastet det lovbestemte aarlige Syn, at dette Syn skal være fuldstændigt med Hensyn til hele Skroget, Maskineriet og alt Tilbehør, og at det skal foretages ved Synsmænd, der er udnævnt af den danske Regering. Ingen Del af Synet, hvis dette ønskes taget for gyldigt i britisk Havn, kan saaledes foretages ved Klassifikationsselskabernes Foranstaltning.

Særlig denne sidste Bestemmelse har Repræsentationen i høj Grad maattet beklage, om end det kun faar Betydning for en mindre Gruppe Skibes Vedkommende. I 1903 blev nemlig den modsatte Bestemmelse indført i Loven om Tilsyn med Dampfartøjer som en Lettelse for Skibsfarten, paa hvilken man fra dennes Side lagde megen Vægt. Men idet Repræsentationen har maattet gaa ud fra, at denne og de øvrige Ændringer er nødvendige for at opnaa det danske Certifikats Anerkendelse i britiske Havne for de paagældende Passagerdampskibes Vedkommende, har den ment ikke at kunne rejse nogen Indvending mod de foreslaede Forslag til Ændringer i de danske Tilsynsbestemmelser.

Til Indenrigsministeriet har Repræsentationen fremdes afgivet Erklæring over et af Ministeriets Konsulent udfærdiget Forslag til forskellige Ændringer i §§ 8 og 9 af Bekendtgørelse af 5. Oktober 1903 om Tilsynet med Dampfartøjer, hvilke Paragrafer indeholder Bestemmelser om Skibets Forsyning med Baade og Redningsmidler. Repræsentationen har i Almindelighed om dette Forslag udtalt, at der efter dens Mening ikke foreligger nogen Grund til at ændre ovennævnte Bekendtgørelses Regler, som for ikke lang Tid siden efter moden Overvejelse er bragt i Forslag af en dertil nedsat særlig kyndig Kommission og tiltraadt af forskellige Autoriteter og Institutioner. Repræsentationen har derefter fremsat en Række Udtalelser om de foreslaede Ændringers Enkeltheder, i

hvilke Udtalelser den navnlig har lagt Vægt paa den Sikkerhed, som selve Skibets Indretning (med vandtætte Rum o. s. v.) skaber for de om Bord værende, og fremhævet, at man ikke ved at forøge Kravet om Flydemidler stærkere end rimeligt bør tillægge disses Betydning for stor Vægt sammenlignet med den Sikkerhed, Skibets Indretning, som nævnt, afgiver. Repræsentationen har i Overensstemmelse hermed taget Stilling til de foreslaede Ændringer og har dertil stillet Forslag om, at i Bekendtgørelsens § 9, Punkterne 2 og 3, løst Træværk ikke medregnes under de forlangte Flydemidler, hvorved man vil opnaa en væsentlig og rimelig Forøgelse i Sikkerheden for de om Bord værende Personer. De engelske Regler er i øvrigt ikke strengere end de nu gældende danske.

Repræsentationen har anbefalet forskellige af Indenrigsministeriets Konsulent udarbejdede Forslag til Tilføjelser til Bekendtgørelse af 10. Juni 1905 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer, særlig om disses Forsyning med Ildslukningsmidler og om Tankenes Trykprøvning.

Repræsentationen har endelig til Indenrigsministeriet udtalt sig om nogle af en af de søkyndige Synsmænd fremsatte Spørgsmaal om Forstaaelsen af forskellige Bestemmelser i Bekendtgørelserne af 5. Oktober 1903 og 10. Juni 1905. Repræsentationen har besvaret disse Spørgsmaal i Overensstemmelse med en af Ministeriets Konsulent afgiven Erklæring og har i Forbindelse hermed anbefalet to af Konsulenten foreslaede Ændringer i Bekendtgørelse om Motorfartøjer af 10. Juni 1905. Af disse Besvarelser gaar den første ud paa, at efter de nu gældende Bestemmelser er et Sejlskib, der tillige kan fremdrives med Motor, et »Fartøj til særlige Formaal«. Da et saadant Skib imidlertid bør være lige saa betryggende indrettet i Henseende til Sluknings- og Redningsmidler, Ankergrejer m. m. som et Skib, der kun kan fremdrives ved Motor, har Konsulenten stillet Forslag til Ændringer i saa Henseende i Motorbekendtgørelsen af 10. Juni 1905. Et andet af de fremsatte Spørgsmaal er besvaret derhen, at Motorsejlskibe kun kan betragtes som Passagerskibe, naar de er indrettet til at befordre flere end 20 Passagerer.

(Sluttes.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har der været og er enkelte flere Ladninger fremme end i forrige Uge, men dog ikke tilstrækkelig til at forsyne den fremkomne fragtledige Tonnage, ligesom Forretning vanskeliggøres ved, at Befragterne mere end tidligere fordrer aldeles bestemte Størrelser.

Tyskland har haft nogle Havre- og Cementlaster, medens der fra Danmark ikke har været noget udover gammelt Jern og Cementlaster. Vestsverig har haft nogle flere Partier, og fra Østsverig er sluttet flere Ladninger saa vel for prompt som senere Afskibning, medens Østnorge har været og er særlig mal. Udsigterne for hele denne Fart er dog saaledes, at der er Sandsynlighed for, at Skibene kan placeres, men Raterne er lave og uden Udsigt til Stigning i nogen nær Fremtid.

Returfragter er ikke undergaaet nogen Forandring, saa at Skibene kan placeres, men Kulfragter er faa og smaa.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

70 Stdr. D/B., Boards Kolka/Boulogne 42 Frcs.,
85 Stdr. D/B., Boards Umeas/Lorient 51 Frcs., 70 Stdr.
D/B., Boards Sundsvall/St. Valery en caux 47 Frcs.,

105 Stdr. D/B., Boards Hernösand/Landerneau Kombinationsladning 48 Frcs., 95 Stdr. D/B., Boards Umeå/Geestemünde 30 Mark, 200 Tons Havre Stettin/Østengland 8/6, 170 Tons Havre Stettin/Østengland 8/6, 280 Tons Granit Karlshamn/Petersborg 7 $\frac{1}{2}$ Mark, 320 Tons Sand Stettin/Åbo 5 Mark, 240 Tons Salt Middlesbro/Holbæk 7/, 220 Tons Kul Dysart/Lannion 7/, 1,050 Fade Beg Archangel/Lübeck 4/3, 360 Tons Oljekager Marseille/Danmark eller Sverig 14/.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har i den forløbne Uge ikke den ringeste Bedring at opvise. Königsberg noterer for Oljekager 9 Mark pr. Last til Danmark, Sydsverig; fremdeles til Bristolkanalen (Kulhavn) Havre 1/9 à 2/ Hvedebasis samt for Hamp til Morlaix 27/ à 28/; ab Colberg er sluttet for Rug 3 Mark, hvorimod der fra Stolpmünde for Havre atter er sluttet til 5 Mark. Stettin er stadig ret flov, og fra Stralsund udbydes 3 $\frac{1}{4}$ Mark for Rug til Sundhavn. Fra Greifswald sluttedes for Havre 5 Mark Danmark, Sydsverig, 6 Mark til Gøteborg; enkelte Skibe opnaede desuden Gratifikation svarende til $\frac{1}{4}$ Mark. Fra Barth er vedblivende Sukker til Kjøbenhavn til 3 $\frac{1}{2}$ Mark. Rostock er ogsaa meget mat, og fra Wismar er sluttet flere Skibe for Rug til 3 Mark.

ab Kjøbenhavn er det lige flovt, der blev sluttet Hvede til Odense 12 Øre, Bomuldsfrøkager til Aarhus 12 $\frac{1}{2}$ Øre, Hvede til Karlskrona 13 Øre.

Med Stenlasterne er det heller ikke meget livligt; ab Karlskrona og Karlshamn noteres for Gadeslen til Stettin 3 Mark, Königsberg 3 $\frac{1}{4}$ Mark, Kiel 3 à 3 $\frac{1}{4}$ Mark, Flensborg Kantsten 3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{1}{2}$ Mark og for Bygningssten til Kjøbenhavn 2 $\frac{1}{2}$ Kr.

Havarier og Forlis.

Gefle, Dpsk. af Gefle, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Leith til Stockholm med en Ladning Kul paa Grund Vest for Højens Fyr. Med Assistance af Lading og Fiskere fra Skagen kom Skibet flot og indgik til Frederikshavn. — Skibet er tæt og kan fortsætte.

St. Croix, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Gravesend været i Kollision med Dpsk. »Orohava«. »St. Croix« har faaet Skade paa Stevnen, der repareres i Gravesend.

Mario; Dæksbaad af Nyborg, er Natten til d. 13. ds. sunket i Kjertomindobugten. Skipperen reddede sig i Laud i Jollen, hvorimod Sommand Carl Jensen af Frederiksværk druknede.

Klampenborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra England til Kronstadt med en Ladning Kul paa Grund ved Øsel. Flot med Assistance og indkommet til Windau. Skibet er nu afsejlet til Kronstadt.

A Geschwester, Evert, er paa Rejsen fra Hamburg til Frederikshavn med Mursten grundstødt ved Olmsevig. Svitzers assisterer.

Holar, Dpsk., der som bekendt har været paa Grund i Hornarfjord, er bragt flot og er ankommet til Eskefjord for Dykkerundersøgelse.

Athonie, Dpsk. af Hull, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra England til Kronstadt med en Ladning Kul paa Grund ved Saltholm. Skibet kom hurtigt flot, men er noget læk.

Ladysmith, Fiskedpsk. af Hull, blev d. 13. ds. indslæbt til Eshjerg af Fiskedpsk. »Aldernay«. »Ladysmith« havde faaet et af sine Garn i Skruen.

Dora, Dpsk. af Kjøbenhavn, der i December f. A. strandede paa Runo og siden har ligget der, er nu bragt flot af Bjergningsdpsk. »Meteor« og er indbragt til Pernau.

Gulli, Jagt af Grundsund, kom d. 13. ds. paa Rejsen fra Rixø til Korsør med en Ladning Brosten paa Grund indenfor Korsør sydlige Bolgebryder. Flot med Assistance af Svitzers »Frederikshavn«.

Ternen, Dæksbaad af Hono, der udfør Skagens Fyrskib blev lobet i Sank af Dpsk. »Urda«, er nu fundet af svenske Fiskerbaade. Der er rekvireret en Damper, der skal hæve »Ternen«.

Snowdon, Dpsk. af Cardiff, er d. 16. ds., paa Rejsen fra Buenos Aires til Kronstadt med en Ladning Hvede, kommet paa Grund ved Hyllekrog. Svitzers assisterer, og Lasten losses.

Samsø, Dpsk. af Aarhus, har for Udgaende fra Aarhus Havn været i Kollision med den for Ankor liggende norske Damper »Fulton«.

Reykjavik, Dpsk. af Mandal, er strandet og sunket paa Islands Vestkyst ved Skogarnis.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Damperen »Wegadeska«, bygget af Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, for Regning Herrer A. F. Klaveness & Co., Lysaker pr. Kristiania, afholdtes d. 14. Maj en meget vellykket Provetur, hvori deltog Skibets Reder, samt Repræsentanter for Burmeister & Wain og flere Indbudne. Skibet, der er af den mest moderne Type beregnet til Malm- og Kultransport, har en Dødvægt Bæreevne af 7,500 Tons, og en Maskine, der udvikler c. 2,700 I.H.K.

Dampskibet »Skinfaxe« (Stabelnummer 118), bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet »Skandia«, Kjøbenhavn, blev d. 16. ds. sat i Vandel fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15' 9" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 I.H.K.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Passenger- og Fragt-Damper til Kjøbenhavn.

Det ny Dampskib »Dronning Olga«, der er bygget for Regning Alfred Christensen ved Howaldtsværke i Kiel, er efter afholdt Provetur ankommet til Kjøbenhavn. Skibet laster e. 4,200 Tons d. w. og Proveturen er falden særdeles tilfredsstillende ud. Skibet omnaede en Fart af omkring 11 Knob. Af Hensyn til Tolden gaar Skibet nu under belgisk Flag.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21. Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 18. Maj). Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 15. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 17. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, ank. St. Petersburg 16. ds. herfra. — Anglo Danic, Wienecke, afg. Libau 16. ds. til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Lissabon 12. ds. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Konstantinopel 17. fra Salonica. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 17. ds. fra Stettin. — Arno, Strubberg, ank. Neapel 17. ds. fra Livorno. — Aurora, Fischer, afg. Antwerpen 14. ds. til Riga. — Baron Sjernblad, Therkildsen, ank. Riga 17. ds. fra St. Petersburg. — Beira, Lunge, ank. Riga 14. ds. fra St. Petersburg. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 9. ds. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Malaga 17. ds. fra Tarragona. — Christian IX, Holm, ank. hertil 17. ds. fra Königsberg. — Dagmar, Bogvad, ank. Trångsund 13. ds. fra St. Petersburg. — Douro, Mortensen, ank. Stockholm 15. ds. fra St. Petersburg. — Ellen, Østenson, ank. hertil 15. ds. fra Hamburg. — Florida, Andersen, afg. Funchal 12. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. London 10. ds. herfra. — Georgius I, Sorensen, ank. Hull 13. ds. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 14. ds. til Kristiansand. — Hengest, Munch, ank. hertil 18. ds. fra Libau. — Hjelm, Sorensen, ank. Kolding 17. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Rouen 15. ds. til Swansea. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 15. ds. for London. — Karin, Rüberg, ank. hertil 18. ds. fra Swansea. — Kasan, Hansen, ank. London 14. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 13. fra Newcastle. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 16. ds. fra Riga. — Kursk, Gommessen, ank. St. Petersburg 15. ds. herfra. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 16. ds. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 16. ds. fra Riga. — Louise, Kruse, pass. Brunsbüttel 17. ds. for Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 13. ds. fra Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 16. ds. til Tunis. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Riga 17. ds. herfra. — Moskov, Meldahl, afg. herfra 17. ds. til

Kenigsberg. — Nicolai II, Kaaes, ank. Antwerpen 16. ds. herfra. — Nordjylland, Kragh, pass. Brunsbüttel 16. ds. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. St. Petersburg 8. ds. fra Reval. — Omsk, Nellenann, afg. herfra 17. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 13. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, ank. Libau 11. ds. fra London. — Pregel, Harder, ank. Rotterdam 15. ds. fra Reval. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 6. hertil. — Rogaland, Wiese, afg. Stettin 12. ds. til Manchostor. — Saga, Wiberg, ank. Rouen 15. ds. fra Riga. — Saxo, Larsen, ank. hertil 8. ds. fra Gefle. — Seine, Dampf, ank. hertil 12. fra Dunkerque. — Texas, Lissner, ank. Newcastle 11. ds. fra Aalborg. — Tibor, Beck, ank. St. Petersburg 11. ds. herfra. — Tyr, Thaning, ank. hertil 17. ds. fra Windau. — United States, Wulff, dokker i New York. — Valdemar, Johnsen, ank. St. Petersburg 11. ds. fra Antwerpen. — Vendsyssel, Riise, pass. Holtenau 17. ds. hertil.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 11. ds. til Stettin. — Fulton, Jørgensen, afg. Libau 15. ds. til London. — Newton, Anderson, ank. Windau 9. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Washington, Nielsen, ank. Rökkula 16. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Neufahrwasser 16. ds. — Helga, Vanben-Hansen, afg. Sundsvall 16. ds. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 13. ds. — Elna, Rathje, ank. Grangemouth 14. ds. — Therese, Pedersen, ank. Huelva 11. ds. — Simone, Moller, ank. Hudiksvall 14. ds. — Jeanne, Löffler, ank. Tayport 16. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Hernosand 16. ds. — Vera, Riso, afg. Hernosand 15. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Hull 13. ds. — Carl Hechsher, Starck, ank. Kronstadt 12. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. ds. — Normannia, Erichsen, ank. St. Petersburg 16. ds. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 2. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Tynen 13. ds. — Livonia, Skov, ank. Kronstadt 14. ds.

Østersøen. Cimbria, Paulsen, afg. Rotterdam 5. ds. — Patria, Dam-Larsen, ank. Methil 16. ds. — Gratia, Sørensen, ank. Göteborg 15. ds. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 7. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Hull 16. ds. — Gallia, Nielsen, afg. Methil 13. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Kronstadt 13. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. Helsingør 15. ds. — Kotonia, Rasmussen, ank. Swansea 14. ds.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Riga 16. ds. — Granaria, Jørgensen, ank. Rotterdam 10. ds. — Carbonia, Mathiesen, ank. Seaham Harbour 14. ds. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 16. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Goole 14. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Nyborg 16. ds. — Secalia, Jensen, ank. Marseille 16. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Mobile 10. ds. — Boseia, Skovgaard, ank. Spezzia 1. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 9. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. Chatham 14. ds. til Cardiff. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Holtenau 15. ds. til Mühlgraben. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newmills 13. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hamborg 14. ds. til Blyth. — Helmer Moreb, Thorsøe, ank. Cape Tormentine 10. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Kronstadt 16. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. St. Petersburg 9. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hamborg 15. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, afg. Aarhus 15. ds. til Hull. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. London 13. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Gaud 15. ds. — Helge, Olsen, afg. Newcastle 15. ds. — Rolf, Olsen, ank. Kronstadt 9. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afg. Newcastle 9. ds.

Vulcan. London, Bom, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Dunston. — Paris, Tholander, ank. Howdon Dock 14. ds.

Mercur. Berlin, Kroch, afg. Marseille 14. ds. til Algiers. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Blyth 14. ds. til Pillau.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Kratzwieck 13. ds. — Ingrid, Winther, ank. Huelva 8. ds. — Karen, Eriksen, passerede Helsingør den 10. ds. paa Rejse til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Pernau 15. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. Torre Annunziata 12. ds. — Flynderborg, Thygesen, ank. Antwerpen 15. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Kronstadt 16. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Huelva 16. ds. til Hamborg. — Jomshørg, Mathiesen, ank. Petersburg 11. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Straton 16. ds. til Port Achtehai. — Rosenborg, Schultz, ank. Pernau 16. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Methil 16. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Port Vecchio 16. ds. til Isola. — Stjerneborg, Lund, afg. Riga 11. ds. til Dundee. — Søborg, Hansen, ank. Genua 10. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. Sunderland 15. ds. til Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. Windau 16. ds. til Kronstadt. — Marsolisborg, Jønsen, afg. Malta 6. ds. til Liverpool. — Silkeborg, Pedersen, ank. Barry 9. ds. til Genua. — Skodsborg, Schmidt, ank. Trångsvund 11. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. Sunderland 7. ds. til Livorno. — Ulfshørg, Møllerup, afg. Syracuse 9. ds. til Hamborg. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 11. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Windau 12. ds. til Dunkerque. — Dansborg, Kühl, afg. Cape Tormentine 16. ds. til Browhead for Ordre. — Jægersborg, Larsen, ank. Liverpool 13. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. West Hartlepool 16. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Riga 8. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Newcastle 16. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 14. ds. til Wiborg.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Åbo 16. ds. til Ripola.

Svendborg. Peter Marsk, Børgesen, ank. Blyth 16. ds.

Rossia. Generalkonsul, Elissejeff, Møller, ank. Libau 17. ds.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Hernosand 16. ds.

Det estasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Perim 5. ds. til Colombo. — Sibirien, Madsen, ank. Socsoe 15. ds. — Samui, de Fine Licht, ank. Frederiksstad 16. ds. — Indien, Berg, afg. Saigon 14. ds. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Colombo 11. ds. til Suez. — Cathay, Jensen, afg. Port Said 10. ds. til Marseille. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Kjøbenhavn 12. ds. til Petersburg. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. April.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. Rotterdam 14. ds. — St. Croix, Christensen, afg. London 15. ds. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Barbados 15. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. Blyth 12. ds. — Helene, Sørensen, ank. Riga 9. ds. — Agnete, Petersen, afg. Karrebøksminde 14. ds. — Hermia, Dam, afg. Boness 15. ds. — Alice, Schultz, afg. Libau 13. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Kronstadt 14. ds. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Gefle 11. ds. — Nantik, N. Nielsen, ank. Goole 16. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Blyth 7. ds. — Nexos, Basse, afg. Danzig 14. ds. til Wiborg. — Ellen, Hansen, afg. Limeriek 14. ds. til Swansea. — Fylla, Christensen, afg. Methil 15. ds. til Esbjerg. — Gerda, Iversen, afg. Esbjerg 14. ds. til Worrington. — Hebe, Gregersen, ank. Seaham 14. ds. — Inger, Larsen, afg. Blyth 14. ds. til Königsberg. — Cito, Thøgersen, ank. Glasgow 15. ds. — Napoli, Brinch, afg. Hudiksvall 15. ds. til Morlaix. — Bodil, Uldall, ank. Hernosand 10. ds. — Dagmar, Mathiesen, ank. Helsingør 14. ds. — Nerma, K. M. Nielsen, pass. Kaiser Wilh. Kanal 16. ds. til Bridport. — Alfa, Lauritsen, ank. Grimsby 15. ds.

Svendsen & Christensen. N. F. Høffding, Van Deurs, ank. Holmsund 13. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Petersburg 15. ds. — I. D. S. Adolph, Femper, ank. Hernosand 13. ds. — Alfred Hæge, Ellekilde, ank. Petersburg 15. ds. — T. M. Werner, Carlsen, afg. Tyne 16. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Wiborg 15. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 16. ds. sydg. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kotka 13. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. W. Hartlepool 16. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Brnrtisland 17. ds. — Hans Tavsens, Klaborg, ank. Kotka 16. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Hango 15. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud. Hauch, afg. Hamborg 16. ds. til Tyne Dock. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Beauca 11. ds. til Swansea. — Ove Gjødde, Jans, er afg. fra Syracuse til Hamborg.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. Ghent 13. ds. til Stettin. — Erik, Poulsen, afg. Riga 13. ds. til Aalborg. — Farmatv, Nielsen, afg. Pillau 14. ds. til Memel. — Clara, Mæleby, afg. Hull 15. ds. hertil. — Hugo, Steen, afg. Danzig 15. ds. til Penarth.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Bonn 11. ds. — Eklintika, Hemmingsen, afg. Swansea 11. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Grangemouth 13. ds. — Urania, Clausen, afg. Tyne 15. ds. — Svend Schmidt, ank. Aarhus 8. ds. — Nordland, Møller, ank. St. Petersburg 16. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Stettin 16. ds. — England, Andersen, afg. Windau 14. ds. — Holland, Poulsen, ank. Emden 11. ds. — Rusland, Madsen, ank. Boston 13. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. West Hartlepool 15. ds. — Lady Furness, Andresen, ank. Methil 16. ds. — Europa, Hansen, afg. Blyth 15. ds. — Tyskland, Danstrøm, ank. Kinsh Lynn 15. ds. — Frankrig, Friis, ank. Huelva 12. ds. — Belgien, Nielsen, afg. Kiel 14. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kjøbenhavn 27. April. — Vera, Thine, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Nakskov. — Hertha, Rasmussen, ank. Åhus 14. ds.

Sejlskibe.

Æra. Argo, Christensen, auk. Akranæs 8. ds. — Vigilant, Jacobsen, auk. Dysart 11. ds. — Wemys Castle, Bandholm, afg. Stokkiøyri 12. ds. til Lith. — Mette, Andersen, auk. Klaksvig 11. ds. — Aerial, Christensen, auk. Kragerø 11. ds. — Freya, Nielsen, auk. Hango 12. ds. — Spurven, Petersen, auk. Bandholm 12. ds. — Marie, Rasmussen, auk. Kerteminde 10. ds. — I. A. Kromann, Christensen, auk. Swinemünde 12. ds. — Gloria, Fabricius, auk. Kristianssand 13. ds. — Svanen, Møllmann, auk. Faaborg 12. ds. — Freya, Petersen, auk. Wismar 12. ds. — Solon, Rasmussen, auk. Barhoff 13. ds. — Skiruer, Rasmussen, auk. Gnstaftberg 12. ds. — Ofelia, Clasen, auk. Dover 12. ds. — Kiana, Christensen, auk. Drøbak 12. ds. — Nathalia, Eriksen, auk. Cadix 12. ds. — Noa, Christensen, auk. Cadix 12. ds. — Malfridur, Hansen, auk. Swinemünde 12. ds. — Argus, Thomsen, auk. Malmø 14. ds. — Vera, Mygind, passerende Dungeness den 11. ds. for vestg. — Kodan, Hansen, passerende Beachy Head den 12. ds. for vestg. — Mathilde, Hansen, auk. Borgeus 14. ds. — Hamlet, Rasmussen, auk. Westou Point 13. ds. — Mars, Stegmann, auk. Swinemünde 14. ds. — Kathinka, Ohlsen, auk. Loudon 13. ds. — Thea, Friis, auk. Stugsuud 14. ds. — Hejmdaler d. 2. Maj præjet paa 33 N. 7° V. — Hildur, Andersen, auk. Sundsvall 16. ds. — Æro, Christensen, auk. Kjøbenhavns Rhed 15. ds. — Carl, Johansen, auk. Kjøbenhavn 14. ds. — De 6 Brodre, Johansen, auk. Æroskjøbing 14. ds. — Ingolf, Nymann, afg. H. ds. fra Vestervik til Ipswich. — Alf, Rasmussen, auk. Ørebak (Island) 14. ds. — Rise, Bager, auk. Antwerpen 16. ds. — Lauritz, Folmer, auk. Stettin 15. ds. — Th. Lose, Boye, auk. Halmstad 14. ds. — Alhertha, Kromann, auk. Sundsvall 16. ds. — Frem, Haagensen, auk. Stockholm 14. ds. — Marstal, Hansen, auk. Wismar 16. ds. — Bien, Petersen, auk. Karlshamn 15. ds. — Freden, Christensen, auk. Helsingfors 16. ds. — Christiane, Bager, auk. Swinemünde 16. ds. — H. H. Petersen, Christensen, auk. Helsingborg 15. ds. — Forældres Minde, Christensen, auk. Gefle 16. ds. — I. Kofod, Andersen, auk. Göteborg 16. ds. — Johanne, Hansen, auk. Wiborg (Finland) 16. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbeparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.
Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.
 Fabrik: Hovedkontor:
 Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
 Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Efterretninger for Søfarende.

Flydende Vrag i Kattegat. »Fox II« rapporterer at huve passeret d. 14de ds. om Aftenen et Vrag med Bunden i Vejret misvisende S. t. Ø. ½ Ø. for Anholt Knob Fyrskib, 11 Sm. Afstand. Vraget vil snarest muligt blive fjærnet.

Bjerged Skibsbesætning. Flydende Vrag. Dampskibsselskabet »Danmark« meddeler til Ritz. Bur. 16de ds.: Fra Kaptajn Mathiesen, Fører af Dampskibet »Niels R. Finsen«, har vi modtaget følgende Telegram: »13. Maj Eftermiddag, 56° 16' N. Br., 16° 50' Ø. Lgd. observeret afmæstet Skib, Redningsbaad udsattes, optog Besætningen, 9 Mand, finsk Brig »Heinrich« af Raumoë. Vraget farligt for Sejlsadsen.«

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Frugtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassea Skræderi og Herreklædning.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassea Syning.

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

Aktieselskabet

Det „Dansk-Russiske Dampskibsselskab“

afholder sin ordinære Generalforsamling Fredag den 29. Maj førstkommende Kl. 7 Efterm. paa Børsen (Indgang under Rampen) med saalydende

Dagsorden:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i 1907.
2. Fremlæggelse af det reviderede Røgnskabet for 1907 til Decharge.
3. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen.
4. Valg af 2 Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler til Generalforsamlingen udleveres mod fornøden Legitimation fra den 18. til den 27. ds. inkl. paa Aktieselskabets Kontor, Kristiansgade Nr. 2, 1. Sal (Børsen), hvor Aarsregnskabet fra den 22. ds. ligger til Eftersyn for Aktionærerne.

Kjøbenhavn, den 12. Maj 1908.

Bestyrelsen.

Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Kristiania Tirsdag den 30. Juni førstkommende. Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hver enkelt Medlem.

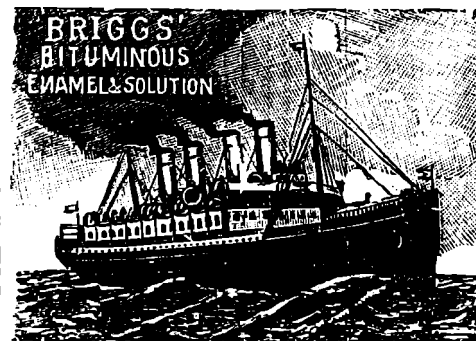
Bestyrelsen.

Prøv engang ufortødet 18 Kr. 1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.



Emallen
 paalægges varm — 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
 paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Læsterum, Bankers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøthed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

LANDMANDSBANKEN

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

**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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, f.hv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt



Kotka Hamnarbetere andelsforening
har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.
Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.
Obs. Endast vana arbetare.



SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

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

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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.

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

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

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

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

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

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

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Frederik Hansen
Skive.
Skibsproviantering.

Ant. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

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

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Adr.: St. Annæ Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

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

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

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det kubte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

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

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

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

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

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

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

Limfjorden.

I Oddeund Nord er der aabnet en velforsynet Skibsprovianterings-Forretning.

Brødrene Stabell.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformsøffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 9442.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæelfert.

Foreningen

for Oprettelse af
skandinaviske Sømandshjem
i fremmede Havne

afholder Generalforsamling
Lørdag d. 23. Maj Kl. 7 Eftm.
i alm. dansk Skibsførerfor-
forenings Lokale, St. Annæ-
Plads 13.

Bestyrelsen.

Skib til Salg.

Et Fartøj lige under 20
Br. Tons, 90,000 Pd. d. w., som
ny, god Sejler, er til Salg
straks. Billet, mrk.: „Galease
267“, indlægges paa dette
Blads Kontor.

Frivillig Auktion

over

en Staallægter.

Efter Begæring af Sagfører Olaf Larsen bliver ved frivillig Auktion, der afholdes paa Auktionsdirektørens Kontor, Walkendorfsvej 16,

Lørdag den 30. Maj d. A. Kl. 1 1/2,
bortsolgt en Staallægter af Dimensioner 80' lang, 15' bred og
6' 10" dyb, Lasteevne c. 125 Tons. I Lægteren kan indsættes
enten Dampmaskine eller Motor.

Lægteren, der henligger i Nyhavn paa Charlottenborg-
siden mellem Heibergsgade og Holbergsgade, kan daglig be-
ses fra Kl. 1—2.

Konditioner henligger til Eftersyn her paa Kontoret og
Genpart deraf samt øvrige Salget vedrørende Dokumenter paa
Sagfører Olaf Larsens Kontor, Krystalgade 22.

Auktionsdirektørens Kontor i København, den 19 Maj 1908.

Kyhse.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.:

KJØBENHAVN.

Berglarsen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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

Post-Adresse:
Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69.
Kjøbenhavn K.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Røtter og Uetøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spill, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenaure

Telefon-Nr.
42

LANDMANDSBANKEN

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

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsat.)

Den britiske »Merchant Shipping Act 1906« har allerede tidligere været Genstand for Repræsentationens Opmærksomhed. Som bekendt blev Lovforslaget gennemført saaledes, at Lastelinien ikke, som i det oprindelige Forslag, skal finde Anvendelse paa fremmede Skibe, medens de er i eller paa Rejse med en Ladning til en Havn i de forenede Kongeriger, men kun i førstnævnte Tilfælde. Efter at Forslaget var blevet Lov, har Indenrigsministeriet forhandlet med Udenrigsministeriet om de Begunstigelser for danske Skibe i engelsk Havn, som maatte kunne opnaas i Henhold til den engelske Lovgivning, særlig Merchant Shipping Act 1906, og Indenrigsministeriet har derefter tilstillet Repræsentationen Oplysninger om den engelske Regerings Stilling til Sagen. Repræsentationen har i denne Anledning til Ministeriet afgivet en udførlig Erklæring, i hvilken det bl. a. hedder:

»Repræsentationen har ved tidligere Lejlighed henstillet til Udenrigsministeriet, at den britiske Regering gøres bekendt med den danske Lovgivnings Regler for Beskyttelse af Liv og Gods i danske Skibe, og at man hos nævnte Regering søger at finde Ørenlyd for den Opfattelse, at man i britiske Havne bør respektere de Foranstaltninger, som Lovgivningsmagten i andre Lande, og saaledes ogsaa i Danmark, har truffen til Beskyttelse for de Interesser, som de da forelagte britiske Lovforslag tilsigtede at varetage. Af de Repræsentationen senere tilstillede Aktstykker fremgaar det, at den britiske Regering ikke ønsker de nu i Storbritannien vedtagne Anordninger uden videre paatvunget andre Landes Regeringer, men at den er stemt for at gaa med til en gensidig Anerkendelse af Storbritanniens og andre Landes Regler, naar disse er lige saa effektive som de britiske. Det Standpunkt, den britiske Regering saaledes har indtaget, er, som det vil ses, til en vis Grad overensstemmende med Repræsentationens ovenfor omtalte Henstilling, og det Spørgsmaal, der herefter frembyder sig, er, hvorvidt de nugældende danske Regler vil kunne skaffes Anerkendelse fra den britiske Regerings Side.

Efter at den britiske Regering har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med de danske Regler, er den kommet til det Resultat, at disse ikke uden videre vil kunne anerkendes som tilfredsstillende den britiske Lovgivnings Fordringer. Der anføres i saa Henseende to Hovedindvendinger mod de danske Regler, nemlig 1) at den Undersøgelse, de anordner, ikke med Nødvendighed skal foretages af Statens Tilsynsmænd, idet Certifikat fra et af fem nærmere angivne Klassifikations-selskaber, hvis Regler paa nogle Punkter formenes at være mindre strenge end de engelske, i visse Henseender kan træde i Stedet for den officielle Undersøgelse; og 2) at selve de danske Regler i vigtige Enkeltheder er mindre strenge end de engelske. Det ses endelig af Akterne, at den britiske Regering maa fordrø saadanne Ændringer foretaget i de danske Regler, at disse tilfredsstiller de engelske Fordringer, og at den maa fordrø det danske Tilsyn ubetinget foretaget af Statens Tilsynsmænd, for at det danske officielle Certifikat kan anerkendes i Henhold til »Merchant Shipping Act«, Sect. 363, og danske Passagerdampere derved undgaa Undersøgelse i britiske Havne.

Repræsentationen kan ikke anerkende Rigtigheden af de Indvendinger mod det danske Tilsyn, der saaledes er fremført fra britisk Side. Dette Tilsyn er ordnet i Henhold til Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 13. Marts 1903 og er altsaa organiseret for kun c. 4 Aar siden. I det store og hele maa det siges at have virket tilfredsstillende, og hverken den Omstændighed, at enkelte Klassifikations-selskabers Certifikater giver Adgang til delvis Fritagelse for Tilsynet, eller de særlige Indvendinger mod de danske Regler, der er fremført, kan

efter Repræsentationens Skøn berettiget til at kalde disse mindre effektive end de britiske. Repræsentationen maa derfor anse det for heldigst, om de danske Regler i deres nuværende Skikkelse, eller mulig med mindre Ændringer og Tilføjelser, kunde anerkendes af den britiske Regering, saaledes at de Skibe, der har Certifikat fra det danske Tilsyn, fritages for at underkastes Besigtelse i britiske Havne. Efter hvad der foreligger for Repræsentationen, synes der imidlertid kun at være ringe Udsigt til, at saadan Anerkendelse kan opnaas, og saafremt dette bekræfter sig, vil en tilfredsstillende Løsning formentlig kun kunne naas, ved at der tilvejebringes Enighed mellem de søfarende Nationers Regeringer om fælles Regler paa dette Omraade. Det fremgaar af en af Ministeriet til Repræsentationen fremsendt Note fra den britiske Gesandt til Udenrigsministeriet, at den britiske Regering har den Opfattelse, at »en almindelig Vedtagelse af Regler, som de vigtigste søfarende Nationers Regeringer maatte komme overens om, uden Tvivl vilde være den mest tilfredsstillende Ordning for alle Vedkommende«, og at den, saa vidt som det ligger i dens Magt, med Glæde vil fremme en saadan Ordning. Henset til denne den britiske Regerings Stilling, synes der at være Mulighed for, gennem Forhandlinger mellem de interesserede Staters Regeringer at komme til en Overenskomst mellem disse om fælles Regler. Repræsentationen anser det for særdeles ønskeligt, om en saadan Overenskomst kan tilvejebringes, og den maa derfor meget anbefale, at den danske Regering yder Bestræbelserne herfor sin bedste Støtte.

Som det fremgaar af det tidligere anførte om »Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer« lykkedes det ikke at formaa den britiske Regering til at gaa med til en gensidig Anerkendelse af Storbritanniens og Danmarks Regler for Tilsyn med Dampskibe, ligesom der heller ikke foreligger nogen »almindelig Vedtagelse af Regler, som de vigtigste søfarende Nationers Regeringer maatte komme overens om.«

Afskedigelse af Mandskab fra Skib under Forbisejling. Som Følge af en Forespørgsel fra Mønstringskontoret i Kjøbenhavn i Anledning af, at Skibe »under Forbisejling« kan opholde sig flere Dage i Kjøbenhavns ydre Havn eller Frihavn uden at behøve at fremlægge Bemandingslisten for Mønstringsbestyreren, har Repræsentationen overfor Indenrigsministeriet haft Lejlighed til at udtale, at dette Forhold, der er bestemt ved Lov af 26. Februar 1872, formentlig ikke kan forandres ved ministeriel Resolution men kun ved en Lovændring. En saadan har Repræsentationen imidlertid ment at burde fraraade, da der ikke foreligger Oplysninger, som i nogen Maade kunde gøre det sandsynligt, at den nævnte Lovs Bestemmelser ikke fremdeles er fyldestgørende.

Oprettelse af ny danske Konsulater. Repræsentationen har efter Anmodning af Udenrigsministeriet udtalt sig om eventuel Oprettelse af danske Konsulater i forskellige udenlandske Havnebyer. Den har saaledes anbefalet Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat paa Øen Zea i Grækenland i Betragtning af det store Antal danske Skibe, som aarlig anløber Øen for Kulforsyning, samt anbefalet Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat i Dakar, Senegal, Vestafrika, saaledes at det kommer til at omfatte St. Louis og Rufisque, af Hensyn til de ikke faa danske Sejlskibe, der kommer til disse Pladser. Fremdeles har Repræsentationen givet Tanken om Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat i Calamata i Grækenland sin Anbefaling, henset til, at denne Havn anlages at ville blive søgt en Del af danske

Dampskibe, samt anbefalet Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat i Santa Pola.

Danske Skibes Kystfart i Sverig. Af Indenrigsministeriet er der til Repræsentationen rettet Forespørgsel om, hvorvidt det i de interesserede Kredse maa ønskes, at der foretages de fornødne Skridt, for at danske Skibe uden Hensyn til Drægtigheden kan faa Ret til Kystfart i Sverig, mod at en tilsvarende Ret til Kystfart i Danmark indrømmes svenske Skibe. Efter at have indhentet Erklæringer over denne Sag fra Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening, har Repræsentationen besvaret Ministeriets Forespørgsel derhen, at den intel har at indvende imod den saaledes paatænkte Foranstaltning.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 22. Maj 1908.

Østasiatisk Kompagni's ny Dobbeltskruedamper »Russia«, hjemmehørende i St. Petersburg, ankom Søndag d. 17. ds. til Frihavnen og fortøjede paa den østlige Side af Midtermolen, hvor det smukke Skib med sine fire Master og to Skorstene gør et ret imponerende Indtryk, der yderligere fremhæves af Skibets smukke Linier.

Dimensionerne er noget mindre end Skandinavien—Amerika Liniens Baade, Maskinkraften er omtrent den samme, og saa vidt vides vil Farten blive holdt paa c. 14 Knob.

Skibet er bygget hos Firmaet *Barclay Curli & Co.* i Glasgow og er bestemt til Passagerfart mellem Libau og New York; det har fire gennemløbende Dæk, hvoraf de to øverste er indrettet til Passagerbefordring. Det øverste af Dækkene i Agterskibet er indrettet med Kamre.

Under Overbygningen midtskibs findes en rummelig Spisesal for Emigranterne, og to brede Gange danner en bekvem Forbindelse mellem For- og Agterdækket.

1ste Kahyt, som findes midtskibs i et Dækshus, er meget hyggeligt indrettet og giver god Plads til 40 Passagerer; 2den Kahyt, som findes i Poopen, giver Plads til c. 60 Passagerer, og endelig er der i Mellemdækkene Plads til c. 1,600 Emigranter.

Teaktræ er anvendt i stor Udstrækning overalt, hvad der giver et baade smukt og solidt Indtryk.

»Russia« bliver forsynet med Inventar og Proviant her, hvorefter den afgaar til Libau for at tiltræde sin første Rejse til New York i den nærmeste Fremtid.

Skibsfarten paa St. Petersburg. Det danske Generalkonsulat i St. Petersburg meddeler Kjøbenhavns Børs, at St. Petersburgs Børskomiteé har fastsat Søndag d. 27. April (10. Maj) som Aahningsdag i kommerciel Henseende for Navigationen paa St. Petersburg, og at den treugentlige Frist for Opfyldelsen af alle Operationer »ved« eller »fra« Skibsfartens Aabning som Følge heraf udløber med Søndag d. 18. (31. Maj).

Jernbanebroen fra Masnedø til Orehoved. Ministeren for offentlige Arbejder udtalte i Følge Rigsdagstidende under Landstingets Debat om Jernbaneforslaget i Tirsdags følgende: Regeringen har under Overvejelse snarest muligt at komme med Forslag om at afløse Dampfærgeforbindelsen Masnedø—Orehoved med en fast Bro, og jeg haaber, at der kan fremsættes Forslag herom i Begyndelsen af næste Samling.

Masnedund Havn. Vordingborg, d. 20. Maj. (Ritz. Bur.). Arbejderne ved Masnedund Havns Udvikelse er i Dag af Vordingborg Byraad overdraget til

Firmaet »Elmgreen og Jacob Petersen«, Kjøbenhavn i samlet Entreprise for 56,643 Kr. Arbejdet paabegyndes hurtigst muligt og skal være færdig senest midt i Oktober d. A.

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, d. 20. Maj. (Ritz. Bur.). Ved Sø- og Handelsrettens i Dag afsagte Dom blev Selskabet »De private Assurandører«, Kjøbenhavn, tilpligtet at betale Handelsfirmaet *Copeland & Berrie* i Edinburg som Reder for Hulken »Laura«, der i April Maaned 1906 totalt forliste i Reykjavik Havn, 14,545 Kr. i Assurance samt Sagens Omkostninger med 1,000 Kr.

Søforhør. Aarhus, d. 20. Maj. (Ritz. Bur.). Ved det i Dag afholdte Søforhør angaaende Kollisionen mellem Selskabet »Aarhusbugten«s Damper »Samsø« og den norske Damper »Fulton« af Bergen fremkom intel, der kunde bevise, at Skylden for Sammenstødet laa hos »Samsø«, hvis Maskintelegraf svigtede i det afgørende Øjeblik.

Dampskibsselskabet Bornholm, hvis Skib, Damperen »Bornholm« i April blev solgt til Vejle, afholdt d. 17. ds. i Almindingen paa Bornholm en afsluttende Generalforsamling og indløser i denne Uge alle Aktier i Selskabet.

Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund har d. 14. ds. tilstillet Dansk Dampskibsrederi-Forening et Forslag til Overenskomst om Løn- og Arbejdsforholdene for Sømænd og Søfyrbødere ledsaget af en Skrivelse, hvori de begrunder Sømændenes og Søfyrbødernes Ønske om at indgaa Overenskomst med Rederiforeningen. Forbundene har anmodet om en Forhandling om Forslagene. (R. B.)

Aarhusbugtens Dampskibsselskab giver 6 pCt. i Udbytte for det forløbne Aar.

Dispachør *Kay Skovgaard-Petersen* har i Følge Meddelelse til os nedsat sig som Dispachør i Kjøbenhavn med Kontor Fredericiagade Nr. 2 A.

Højesteretsdom.

Dampskibet »Mouranger« af Bergen, Kaptajn P. Troustad, der var paa Rejse fra Archangel til Grimsby med c. 550 Stdr. Træ, grundstødte Lørdag Aften d. 15. September 1906 under fuld Fart paa Sliskærene i Kroakvaagfjorden. Skibet maalte 1,020 Brutto Reg.-Tons og havde en Besætning af 14 Mand. Det kom til at staa haardt og meget højt med Forskibet, hvor der kun var c. 5' Vand; ved Agterenden var derimod c. 8 Favne, og længere agterefter var Grunden meget stejlt nedadgaende. Skibet stod paa Grunden indtil Brodækket. Efter Grundstødningen sloges straks Stop og fuld Fart agterover, men uden Resultat, og da Vandet var af-tagende opgaves videre Forsøg, hvorimod Mandskabet straks gav sig til at kaste Dækslast over Bord fra Fordækket. Ved Pejling fandtes Lastrummene tætte, men Forpeaktank samt Bundtankene Nr. 1 og 2 var læk og kunde ikke holdes læns med Skibets Pumper. Ved næste Højvande den paafølgende Morgen gjordes atter et Forsøg paa at komme af, idet nu omtrent Halvparten af Dækslasten var kastet over Bord. Samtidig søgtes et Varpanker sat ud, men dette mislykkedes paa Grund

af Strøm og Sø, der straks fyldte Baadene. Under Arbejdet kom Dampskibet »Levanger« og gjorde efter Opfordring to Forsøg paa at trække »Mouranger« af, men disse maatte dog atter opgives. Man fortsatte med Kastning af Dækslasten, indtil Svitzers Bjærgningsdamper »Øresund«, der laa i Kristianssund, var kommen til Stede i Løbet af Eftermiddagen; med denne afsluttedes Kontrakt om at bjerge Skib og Ladning ind til Bergen mod en af de kjøbenhavnske Søassuranceselskabers permanente Voldgiftskommission fastsat Bjergeløn. Derefter fortsattes med »Øresund«s Hjælp Kastning af Dækslasten. »Øresund« fik sit Styrbords Anker sat ud med 120 Favne Kæde i c. 40 Favne Vand i nordlig Retning fra »Mouranger«, fik ført en Staalslæber over til dette og lagde sig Kl. 8 Em. i Spænd. Kl. 9 Em. begyndte »Øresund« at slæbe med fuld Kraft, og hev ind paa Ankerkæden; ogsaa »Mourangers« Maskine, der var uskadt, bakkede med fuld Kraft. Efter en Times Forløb lykkedes det at bringe »Mouranger« flot; næsten hele Dækslasten, c. 95 Stdr., var da kastet over Bord. Skibet viste sig tæt, idet Lækagen blot var under Vandballast-tanken, og næste Dag gik man ind i Hestvik, hvor »Mouranger« undersøgtes af »Øresund«s Dykker, der fandt Forstævnen knust c. 4' under 4 Fods-Mærket, samt forskellige Buler og Revner paa begge Sider af Skibet, og hvor en foreløbig Tætning fandt Sted. Den 18. afgik »Mouranger« ved egen Maskine til Kristianssund, hvor Tætningsarbejdet fortsattes af »Øresund«s Dykker. Den 22. blev Skibet besigtiget og fik Sødygtighedsattest, hvorefter det samme Dag fortsatte Rejsen til Grimsby.

Svitzers Bjærgningsentreprise indbragte derefter Spørgsmaalet om Bjergelønnen for Sø- og Handelsretten, idet den nævnte Voldgiftskommission var ude af Stand til at fungere.

Efter det oplyste var Vejrforholdene meget gunstige saa vel under selve Bjærgningen som i de nærmeste Dage derefter, men Stedet ligger aabent for nordlige Vinde, og Søen staar ofte stærkt paa ved Sli-skærene.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 8. Maj 1907 tilkendtes der Svitzer en Bjergeløn af 23,000 Kr. med følgende Motivering:

Naar henses paa den ene Side til den Fare, Skibet vilde have været udsat for, hvis Vinden var sprunget om, inden det var kommet fri af Klippen, og den Betydning, der derfor paa Forhaand maatte tillægges en hurtig Hjælp, Værdien af det bjergede, som Parterne har ansat til 231,400 Kr. — deraf for Skibet 180,000 Kr. — og paa den anden Side til de gunstige Vejrforhold under Bjærgningen, den forholdsvis korte Tid selve Bjærgningen medtog, og de ikke særlig store Anstrængelser den kostede, findes en Bjergeløn af 23,000 Kr., herunder indbefattet Vederlag for det udførte Tætningsarbejde at kunne være passende.

Sagens Omkostninger ophævedes.

Denne Dom indankedes af Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Mouranger«s Vegne for Højesteret, der d. 14. ds. stadfæstede Dommen samt paalagde Appellanten at betale Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 28/1908, afsagt den 13de Maj 1908. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Internationalt Dampskibs- og Bjærgnings Co.

Paa Rejse Nord fra gennem Sundet den 25. December f. A. bestemte Galeasen »Edmund« sig paa Grund af haard Søndenstrøm til at ankre op paa Dragør Red. Vinden var frisk østlig og det frøs haardt. Ved at gaa ind under Land, kom Galeasen, der af Strømmen førtes stærkt Vest over, om Eftermiddagen Kl. 6 paa Grund. Skibet forsøgte ved sit eget Anker at hive sig af Grunden, men dette mislykkedes. Vinden blæste mere og mere op, og der rejste sig en krap Sø, saaledes at »Edmund« blev stærkt overiset.

Den 26. December ved Dagens Frembrud, højste Galeasen Nødfag, og ved 8-Tiden kom den Internationalt Dampskibs- og Bjærgnings Co. tilhørende Damper »Salvage« til Stede; »Salvage«, hvis hele Besætning bestod af 3 Mand (Føreren, en Dykker og en Maskinmester) tilbød Assistance, og dette Tilbud blev modtaget, hvorefter »Salvage« førte en Staalslæber om Bord i »Edmund«. Inden »Salvage« var begyndt paa Slæbningen, og medens Staalslæberen endnu var slæk, kom Slæberen ind i »Salvage«s Skrue, saaledes at denne blev ubrugbar, hvorfor »Salvage« begyndte at drive ind mod Galeasen. »Salvage« lod sit Anker falde, men Ankeret holdt ikke straks i den haarde Bund, og »Salvage«, der efterhaanden udstak mere Kæde, drev langsomt nærmere ind mod Galeasen og mod Landgrunden. »Salvage« satte derefter sit Nationalitetsflag paa halv Stang for at hidkalde Føreren af den Citanterne Svitzers Bjærgningsentreprise tilhørende Bjærgningsdamper »Hertha«, som imidlertid var kommet til Stede og laa opankret i Nærheden. »Hertha«s Fører lod sig ro hen baade til »Salvage« og til »Edmund«, hvis Førere begge bad ham om at hjælpe dem, og idet »Hertha«s Fører mente det rigtigst først at hjælpe »Salvage«, for at den ikke skulde drive nærmere ned mod Galeasen, lod han føre en Slæber om Bord paa »Salvage«. Under dette Arbejde, der synes at have været meget vanskeligt paa Grund af den krappe Sø, drev »Salvage« saa nær »Edmund«, at denne fik sine Forgøjer noget rampone-ret. Efter at »Hertha« havde faaet Forbindelse med »Salvage«, halede den ved Hjælp af Skrue og Dampspil, denne ud over Grunden. »Hertha« forsøgte nu at trække »Edmund« af Grunden, men dette lykkedes ikke — mulig fordi Vandet var sunket — og »Hertha« slæbte saa »Salvage« til Kjøbenhavn, hvorefter den Dagen efter trak »Edmund« af Grunden.

Efter samtlige foreliggende Oplysninger, maa der gaas ud fra, at saavel Vinden, der var NØ. eller ØNØ., som Strømmen, der kom Syd fra den paagældende Dag, (den 26. December) havde en betydelig Styrke, og at der har staaet en ret krap Sø. Det maa videre antages, at »Salvage« har hugget noget i Grunden, lidt stærkere, medens den endnu ikke var drevet indenfor »Edmund«, noget mindre senere, maaske fordi Vandet indenfor har været en Smule dybere, maaske fordi der har været noget mere Læ. Der maa efter de afgivne Forklaringer gaas ud fra, at »Salvage«s Fører, da »Hertha«s Baad roede forbi, har raabt ned til Føreren: »Skynd Dem at komme, inden vi hugger Bunden ud.«

Under nærværende Sag har Citanterne paastaet de Indstævnte dømt til at betale en passende Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har principaliter paastaet sig fri-funden, idet de hævder, at Citanterne ikke kan forlange Pengebetaling for den ydede Hjælp, som Føreren af »Salvage«, efter det personlige Bekendtskabsforhold, hvori han stod til »Hertha«s Fører, maa have haft Ret til at betragte som en Venskabsjævneste. De Indstævnte gør gældende, at en anden dem tilhørende Damper laa klar i Kjøbenhavn, og at »Salvage«s Fører, hvis han havde tænkt sig, at der vilde blive fordret Betaling for Hjælpen, utvivlsomt vilde have foretrukket at telefonere efter dette Skib. Paa denne de Indstævntes Betragtning kan der imidlertid ikke lægges nogen Vægt. Rent bortset fra, at det er højst sandsynligt, at »Salvage«s Fører i det paa-

gældende Øjeblik har anset det for nødvendigt at faa Hjælp saa hurtigt som muligt, maa Citanterne, da »Salvage« Fører ikke har truffen nogen derimod stridende Aftale med »Hertha« Fører, være berettigede til at kræve en passende Betaling for den ydede Hjælp.

Subsidiært har de Indstævnte paastaet, at der ikke foreligger nogen egentlig Bjergning, men kun en Bugsering, for hvilken en Betaling af 1—200 Kr. maatte være tilstrækkelig; men heller ikke heri kan der gives dem Medhold. »Salvage«s Stilling ved den paagældende Lejlighed kan ikke betragtes som uden Fare. Skibet havde intet Dampspil og kunde saaledes næppe være kommet ud paa dybt Vand ved egen Hjælp, da dets Skrue var ubrugelig. Efter Besætningens enstemmige Mening vilde det have været livsfarligt for Dykkeren at gaa ned og forsøge at faa Wiren ud af Skibets Skrue, medens det laa og huggede paa det paagældende Sted.

»Salvage«s Værdi er af begge Parter anslaaet til 24,000 Kr. »Hertha«, der havde en Besætning af 12 Mand, angives at have en Brutto Tonnage af 96 Tons, en Maskine paa 300 ind. HK. og en Værdi af 70,000 Kr.

Naar Hensyn tages til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder at Bjergningen af »Salvage« har været kortvarig og ikke forbundet med særlig Vanskelighed, findes en Bjergløn (Sagsomkostninger indbefattet) af 1000 Kr. at være passende.

Fragtmarkedet.

La Plata Markedet, som for en halv Snes Dage siden laa fastere, har været Genstand for et Tilbageslag og viser en Nedgang i Ugens Løb af c. 1/ pr. Ton, men herudover er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer noget Steds. Tendensen og Forretningsgangen er overalt slæbende og utilfredsstillende, og det er saa at sige umuligt for de Skibe, der slutter til Dagens Fragter, at faa nogen Fortjeneste ud af Sejladsen, ja vi gaar næppe for vidt, naar vi siger, at Majoriteten rent ud sætter Penge til. Hvorlænge denne Tilstand, som har været hele indeværende Aar, skal blive ved, er det ikke godt at sige, men Udsigterne for de nærmeste Par Maaneder er sandelig ikke lovende. I Kulfragterne til Østersøen har der i de sidste Dage været en ganske lille Bedring at spore, og hvad Returfragterne fra Østersøen angaar, da er der vel ikke nogen effektiv Fragtstigning at konstatere for denne og næste Maanedes Lastning, men der noteres betydelig flere Trælaster pr. Juni/Juli og senere, og hvis Rederne blot vil være fornuftige og ikke slutte forud til de lave Fragter, der bydes, er det ikke udelukket, at vi om nogle Uger vil faa højere Fragtrater at se fra Østersøen.

Det østlige Marked ligger frygtelig sløjt, og hele Laster er næsten ikke til at opdrive. Fra Bombay og Kurrachee er Raterne nominelt 8/ og 9/. Et Par meget store Dampere sluttedes med Ris fra Birma pr. Maj/Juni, én til 12/6 Hamburg, en anden til 13/6 O. C.

Sortehavet etc. har fraglet en hel Del livligere, men Raterne viser ingen Forandringer fra forrige Uge. Store Baade har været sluttet fra Odessa, Nikolajeff etc. til 5/6 à 5/9 Basis London eller Rotterdam, med sædvanligt Tillæg til Weseren eller Hamburg, og fra Azoff har Grundraten bevæget sig omkring 7/ à 7/1½ Rotterdam eller Weseren. Sulina er stille paa Basis af 7/ N. C. for »handy« Tonnage.

Middelhavet har derimod ikke taget mange Baade. Fragtraterne er paa det nærmeste ganske uforandrede og giver næsten alle betydelige Underskud.

Nordamerika har stadig kun yderst lidt at byde paa, og Raterne er tarvelige. For Korn fra Filadelfia til Middelhavet betalles 2/ én, 2/1½ to, 2/3 tre Lossehavne pr. Maj, og for Planker fra Pugwash 31/3 og fra Miramichi 35/ til Englands Vestkyst. En enkelt Damper sluttedes med Bomuld fra Wilmington til 21/3 Liverpool eller Bremen. Golfen er næsten ganske livløs; 8/ betalles paa Netto Charter én Ladehavn til én Lossehavn.

La Plata er flovet af, og Raterne er nu gennemgaaende 1/ lavere end for 8/10 Dage siden. Der er pr. Maj/Juni sidst betalt 12/6 à 12/9 O. C. fra Buenos Aires, 14/9 fra San Lorenzo Grænsen og 13/6 fra Bahia Blanca. Der er mange Dampere paa Vej ud med Kul, og Befragterne er i Øjeblikket ret tilbageholdne, Rederne forøvrigt ogsaa, saa der effektueres ikke mange Forretninger.

Østersømarkedet viser ingen Bedring for prompt Lastning, og meget lave Rater har været akcepteret for denne og primo Juni Lastning, men pr. senere Terminer syntes Udsigterne mere lovende. I hvert Fald noteres der flere Ladninger, og hvis ikke alt for meget ubefraglet Tonnage styrer sig ind over Østersøen, tør man nok vente at se lidt Bedring snart. En Del meget store Dampere er allerede i Aar inde i Østersøen eller skal derind, og det er at haabe, at der ikke nu kommer alt for mange af dem og spolerer Chancerne for Dampere af den almindelige Størrelse. Med de elendige Markeder andet Steds kan det være ret fristende for en Reder at forsøge sig med de meget store Baade i Østersøen, men han vil antagelig finde, at Resultaterne ikke svarer til Forventningerne. De meget store Baade skal helst have lange Distancer. Fra St. Petersburg har der næsten intet været; 19/ betales for D/B. 1/3 Boards til London, og Mark 19 og 20 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, prompt Lastning, medens der pr. 15/30. Juni kan faas Fres. 28 D/B. B. til Antwerpen. I Riga er Markedet stadig overbebyrdet med Tonnage, og endnu lavere Fragter har været akcepteret, saaledes f. Eks. 17/3 D/B. B. til Grimsby, Fres. 22½ Antwerpen, Fres. 23½ Rouen, Rm. 20/21 pr. Favn Props til Rotterdam. Fra Libau og Windau findes der næsten ingen Laster, Hfl. 13/14 noteres for Kappbjælker til Ghent og 9/ pr. Load Kortprops til Østkysten. For Sveller fra Danzig betales 5/4½ til Swansea (2,500 Loads) og 5/9 til Plymouth, medens Memel betalte 5/ til London (1,200) og Riga 6/3 til Southampton (2,000). Fra Botten har der bl. a. været sluttet til 22/ D/B. B. Kemi/Hull (600 Stdr.), 21/ Hernøsand/Tayport (500), 20/ pr. Stdr. Props Hernøsand/Tyne, 24/ pr. Favn Props Bjørneborg/Tyne eller West Hartlepool, Fres. 29 D/B. B. Råfsø og Trångsund/Ghent (800), Fres. 27 D/B. 1/4 Boards Narva/Ghent.

Kulfragterne er ikke undergaaet væsentlige Forandringer siden sidst. Til Østersøen syntes Tendensen snarere bedre, hvorimod Middelhavsfragterne er knap saa faste, navnlig for store Baade. Til Plata er Forretningen meget lille og Raterne lavere. Fra Østkysten har der bl. a. sidst været sluttet til 3/9 Kronstadt (3/5 à 3/7½ for store Baade), 3/7½ Pillau (2,700), 3/9 Tyne/Fairwater (1,500), 3/9 Blyth/Swinemünde (2,500), 3/7½ Blyth/Aarhus (2,500), 4/6 Blyth/Bandholm (1,100), 4/ Wear/Bordeaux (3,300), 8/3 Methil/Venedig (3,200), 6/ Tyne/Genua (5,000), 6/ Tyne/Savona. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi: 4/4½ Kronstadt (3,200), 4/6 Helsingfors (2,400), 5/3 Lissabon (1,600), 6/ Gibraltar (1,400), Fres. 7,25 Oran (2,000), 8,25 Bona (2,700), 7,25 Marseille (4,700/5,000), 5/9 Genua (8,000), 6/4½ Piræus (3,100), 5/10½ Port Said (5,000), 6/6 Aleksandria (3,400), 6/ Las Palmas eller Teneriffe, 8/9 Buenos Aires/La Plata.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Februar Maaned 1908. Der er anmeldt ialt 771 Havarier mod 736 i samme Maaned 1907, deraf 594 Dampskibe og 177 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 178, Sammenstød 248, Anløbning af Nudhavn 67, Maskinskade 76, beskadiget af Is 5, af Ild 36, af haardt Vejr 122, forskellige Aarsager 36, sunket 2, forladt 1. Ialt 104 Skibe er anmeldt som totalforlist mod 107 i samme Maaned 1907, deraf 45 Dampskibe og 59 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 53, Sammenstød 10, Maskinskade 1, beskadiget af Ild 3, forskellige Aarsager 1, forsvundet 9, kæntret 2, sunket 11, forladt 9, Kondemnation 5.

Schlei, Dpsk., kom d. 17. ds. paa Grund paa Egholm i Store Belt og kom til at staa med Agterenden i Stengrund; er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Canadian, Dpsk. af West Hartlepool, kom d. 18. ds. paa Rejse fra Port English til Lihavna med en Ladning Fosfat paa Grund ved Torekov. Skibet, der fik en Del Bundskade, er med Svitizers Assistance atter kommet flot.

Ellen, Galease af Torekov, kom d. 15. ds. paa Rejse fra Falkenberg til Kolding med en Ladning Træ paa Grund paa Strib Odde.

Hans, Skonnert af Haderslev, kom d. 18. ds. paa Rejse fra Bornholm til Nakskov med ildfaste Sten paa Grund ved Ohusevig, men kom ved egen Hjælp atter flot og ind til Nakskov.

Marie, Dæksbaad af Nyborg, der, som meddelt, d. 13. ds. sank i Kjerstemindbugten, er af tre Motorbaade blevet hævnet, tætnet af Dykker, og indslæbt til Nyborg for Reparation.

Kiew, Dpsk. af Kjøbenhavn, og Øresund, Dpsk. af Helsingborg, har d. 16. ds. under taaget Vejr været i Kollision med hinanden i Sundet. »Kiew« fik et Hul paa Styrbords Bov, men kunde dog fortsætte til Kjøbenhavn.

Enigheden, Dpsk. af Marstal, paa Rejse fra Hernosand til Granville. Da Skibet d. 19. ds. befandt sig udfor Bornholm, er Matros Peter Lauritzen fra Ommel ved Marstal, forhyret med dette Skib, faldet over Bord og druknet; der blev gjort alt for at redde ham, men forgæves. Det formentes, at han er kommet for nær til Skruen, har faaet et Slag af den og er gaaet til Bunds straks.

Zuidersee, hollandsk Galease, er d. 19. ds. indkommet i Aarhus Havn med Havari. Skibet, der var paa Rejse fra Randers til Svendborg, fik i en stærk Storm Storbommen knækket samt mistede Ankeret.

Snowdon, Dpsk. af Cardiff, der, som tidligere meddelt paa Rejse fra Buenos Aires til St. Petersburg kom paa Grund ved Hyllekrog om Morgen d. 15. ds., kom ved Assistance af Dykkerdampere »Rügen« og »Frederikshavn« flot Natten mellem d. 17. og 18. ds., efter at have lossat en 200 Tons Hvede til Lægter »D. F. D. S. Nr. 11« og en 250 Tons Hvede til Lægter »Comptos«.

Efter Forlydende er »Snowdon«s Bund stærkt beskadiget og Bundtankene løbne fulde, hvorimod Tankdækkene menes at have holdt tæt, og Ladningen som Folge deraf ubeskadiget.

»Snowdon« ankom til Frihavnen, ledsaget af »Rügen« og »Frederikshavn« d. 19. ds., og skal dér opløse sin Ladning, der bestaar af ca. 5000 Tons Hvede i Sække, for derefter at reparere Skaden.

De ovenfor nævnte Lægtere ankom samtidig med »Snowdon« til Frihavnen.

I Folge senere Meddelelse skal Dampene »Ask« og »Russin« indtage »Snowdon«s Ladning in bulk og føre denne videre til St. Petersburg.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 21. Maj). Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 19. ds. fra Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 17. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, ank. St. Petersburg 16. ds. herfra. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Antwerpen 20. ds. fra Libau. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 21. ds. fra Lissabon. — Antwerpen, Madsen, afg. Constantionopol 20. ds. til Panderma. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 18. ds. til New York. — Arno, Strubberg, afg. 21. fra Messina til Palermo. — Aurora, Fischer, ank. Riga 18. ds. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 17. ds. fra St. Petersburg. — Beira, Lunge, afg. Riga 20. ds. til Antwerpen. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 20. fra Kristiansund. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Cadix 20. ds. fra Malaga. — Christian IX, Holm, afg. herfra 21. til London. — Dagmar, Bogvad, ank. Trångsund 13. fra St. Petersburg. — Douro, Mortensen, ank. Libau 20. ds. fra Stockholm. — Ellen, Østenson, afg. herfra 19. til Riga. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 19. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 19. ds. fra London. — Garonne, Kromann, ank. Frederikshavn 20. ds. fra St. Petersburg. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 19. ds. fra Hull. —

Helge, Jønsson, afg. Danzig 20. hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 14. ds. til Kristiansund. — Hengest, Munch, ank. Libau 21. ds. herfra. — Hjelm, Sørensen, afg. Randers 20. ds. til Stettin. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 20. ds. til Genua. — Jolautha, Simonsen, afg. London 20. ds. til Hull. — Karin, Rüberg, ank. Stettin 21. ds. herfra. — Kasan, Hansen, afg. London 19. ds. til Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 13. fra Newcastle. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 20. ds. for Bordeaux. — Kursk, Gommesen, afg. St. Petersburg 19. ds. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 20. ds. fra Libau. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 16. ds. fra Riga. — Louise, Kruse, ank. Dunkirk 19. ds. fra Riga. — Louisiana, Ørsted, ank. Stettin 19. ds. herfra. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 16. ds. til Tunis. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Riga 20. ds. til Pernau. — Moskov, Meldahl, ank. Königsberg 19. ds. herfra. — Nicolai II, Kaes, ank. Antwerpen 16. ds. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. Antwerpen 18. ds. fra Königsberg. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. St. Petersburg 8. ds. fra Reval. — Omsk, Nellesmann, ank. Libau 19. herfra. — Osear II, Hempel, afg. herfra 21. til Kristiania. — Porm, Christensen, afg. Libau 21. ds. til Windau. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 6. ds. hertil. — Pregel, Harder, ank. Antwerpen 20. ds. fra Rotterdam. — Rogaland, Wiese, ank. Manchester 19. ds. fra Stettin. — Saga, Wiberg, ank. Havre 20. ds. fra Rouen. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 20. ds. herfra. — Seine, Dampf, afg. herfra 18. ds. til St. Petersburg. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 17. ds. til Filadelfia. — Tiber, Beck, afg. St. Petersburg 28. ds. til Sikea. — Tyr. Thaning, ank. Windau 21. ds. herfra. — United States, Wulf, laster i New York. — Valdemar, Johnsen, afg. St. Petersburg 20. ds. til København. — Vendsyssel, Riise, ank. hertil 18. ds. fra Dunkirk.

Jylland. Ebba, Meinerz, afg. Kratzwieck 19. ds. til Riga. — Ingrid, Winther, pass. Dartmouth 20. ds. paa Rejse til Stettin. — Karen, Eriksen, ank. Kronstadt 14. ds.

Nykjøbing Mors Dampskibs-Selskab. Nykjøbing afg. Lemvig 21. ds. til Hartlepool.

Det dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Chatham 14. ds. til Cardiff. — Michael Ontchoukoff, Haboe, ank. Muehlgraben 18. ds. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newmills 13. ds. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Blyth 19. ds. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Cape Tormentine 10. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Kronstadt 16. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. St. Petersburg 9. ds. — Vladimir Savin, Carstensen, ank. Hamburg 15. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. Hull 18. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr.

Vulcan, London, Bom, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Dunston. — Paris, Tholander, afg. Howdon Dock 19. ds. til Königsberg.

Mercur, Berlin, Krogh, ank. Huelva 19. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Pillau 19. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Hull 20. ds. — Carl Heeksher, Starck, ank. St. Petersburg 20. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. ds. — Normannia, Eriksen, ank. St. Petersburg 16. ds. — Enxina, Lund, afg. Filadelfia 2. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Tynen 13. ds. — Livonia, Skov, ank. Kronstadt 14. ds.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Rotterdam 5. ds. — Patria, Dam Larsen, ank. Methil 16. ds. — Gratta, Sørensen, ank. Gotborg 15. ds. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 7. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Hull 19. ds. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 19. ds. — Caledonia, Storm Hansen, ank. St. Petersburg 18. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. Methil 19. ds. — Kotonia, Rasmussen, ank. Swansea 14. ds.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Riga 16. ds. — Granaria, Jørgensen, ank. Rotterdam 10. ds. — Carhnia, Mathiasen, afg. Seaham Harbour 19. ds. — Estonia, Winekler, ank. Kronstadt 16. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Hamburg 20. ds. — Nyborg, Troensegaard, ank. Nyborg 16. ds. — Secalia, Jensen, ank. Marseille 16. ds. — Mobile, Andersen, ank. Mobile 10. ds. — Boscia, Skorgaard, afg. Spezzia 20. ds. — Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 9. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Pernau 19. ds. til Ripola. — Brattingsborg, Suenon, ank. Torre Annunziata 12. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Antwerpen 15. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. St. Petersburg 16. ds. — Frederiksberg, Larsen, afg. Huelva 16. ds. til Hamburg. — Jomsborg, Møllerup, ank. St. Petersburg 11. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Aeltchai 17. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Pernau 16. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Methil 19. ds. til Kronstadt. — Stegelborg, Lund, er ank. til Bougie. — Stjerneborg, Lund, ank. Dundee 17. ds. — Søborg, Hansen, afg. Genua 18. ds. til Benisaff. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 18. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, ank. St. Petersburg 17. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. Li-

werpool 18. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Barry 9. ds. til Genua. — Skodsborg, Schmidt, ank. Trångsund 11. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Livorno 19. ds. — Ulfborg, Mollerup, afg. Syracuse 9. ds. til Hamburg. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 11. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Dunkerque 18. ds. — Dunsborg, Kuhl, afg. Cape Tormentine 16. ds. til Browhead f. O. — Jørgersborg, Larsen, afg. Liverpool 18. ds. til Aberdeen. — Kallundborg, Nielsen, ank. W. Hartlepool 16. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. Riga 20. ds. til Rotterdam.

Heneborg. Honeborg, Christiansen, ank. Newcastle 16. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 14. ds. til Wiborg.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Wiborg 18. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Blyth 16. ds.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. Libau 17. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Samui, de Fine Licht, afg. Frederiksstad 18. ds. til Middlesbro. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 16. ds. til Hongkong. — Sibirien, Madsen, afg. Singapore 18. Jan. til Bangkok. — Indien, Berg, ank. Singapore 18. ds. — Tranquebar, van Deurs, afg. Colombo 11. ds. til Suez. — Cathay, Jensen, afg. Marseille 19. ds. til Havre. — Anamba, Juel-Hansen, ank. St. Petersborg 15. ds. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. April.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 19. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. Dominica 18. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 16. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 18. ds. — Helene, Sørensen, ank. Riga 9. ds. — Agnete, Petersen, ank. West Hartlepool 17. ds. — Hermia, Dam, afg. Boness 15. ds. — Alice, Schultz, ank. Antwerpen 20. ds.

Svendens og Christensen. N. G. Petersen, Bloch, ank. St. Petersborg 19. ds. — T. M. Werner, Carlsen, ank. Pillau 20. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kotka 20. ds. — Hans Tavsen, Klanborg, ank. Kotka 16. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Åbo 20. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, pass. Kjøbenhavn 20. ds. syd.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brant, afg. Bona 11. ds. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Swansea 11. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Korsør 17. ds. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 19. ds. — Nordland, Petersen, ank. St. Petersborg 16. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, afg. Stettin 16. ds. — England, Andersen, afg. Windau 14. ds. — Holland, Poulsen, ank. Methil 18. ds. — Rusland, Madsen, ank. Boston 13. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. West Hartlepool 15. ds. — Lady Furness, Andresen, ank. Hamburg 19. ds. — Europa, Hansen, ank. Königsberg 20. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. Kings Lynn 15. ds. — Frankrig, Friis, ank. Huelva 12. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Kuivoussaari 17. ds. — Dronning Olga, Petersen, afg. Kjøbenhavn 19. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Tyne Dock 18. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Swansea 19. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Stettin 19. ds. til Oxelosund. — Fulton, Jørgensen, afg. Libau 15. ds. til London. — Newton, Andersen, ank. Windau 9. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Washington, Nielsen, ank. Rökkul 10. ds.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 19. ds. til Riga. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Freja, Nielsen, afg. Nakskov 19. ds. til St. Petersborg. — Hertha, Rasmussen, afg. Åhus 19. ds. til Lübeck.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Kronstadt 14. ds. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Gefle 17. ds. — Nautik, N. Nielsen, ank. Goole 16. ds. — Nexos, Basse, ank. Wiborg 17. ds. — Ellen, Hansen, afg. Swansea 19. ds. til Wisby. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 17. ds. — Gerda, Iversen, ank. Manchester 19. ds.

— Hebe, Gregerseu, afg. Seaham 19. ds. til Königsberg. — Inger, Larsen, ank. Königsberg 19. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Glasgow 15. ds. — Napoli, Brinch, afg. Hudiksvall 15. ds. til Morlaix. — Bodil, Uldall, afg. Hernosand 18. ds. til Ghent. — Dagmar, Mathiasen, ank. Kotka 19. ds. — Norma, K. M. Nielsen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 16. ds. til Bridport. — Alfa, Lauritsen, ank. Grimsby 15. ds.

Holm og Wonsild. Willh. Colding, Kurtzhals, afg. Tyne 18. ds. til Catania. — Chr. Gylstorff, Schmidt, afg. Newcastle 19. ds. til Frederiksstad.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Riga 19. ds. til Rouen. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 18. ds.

Sejlskibe.

Ronne. Bolgen, ank. Oscarshavn 10. ds. — Proven, ank. Saltvik 11. ds. — Bornholm, ank. Helsingfors 11. ds. — Courier, Jacobsen, ank. Stolpemünde 12. ds. — Mercantil, ank. Oscarshavn 13. ds. — Aungar, Holm, ank. Helsingfors 14. ds. — Herman Olsen, Hermansen, ank. Hammerhavnen 14. ds. — Freia, Bech, ank. Karlskrona 14. ds. — Weset, Kofoed, ank. Middlebrough 16. ds. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Karrebøksminde 15. ds. — Nestved, Rasmussen, ank. Figeholm 15. ds.

Svendborg. Triton, Nielsen, ank. Frederiksstad 11. ds. — Helge, Carlsen, ank. Svaneke 11. ds. — Pampa, Jensen, ank. Wismar 12. ds. — Guldborg, Jørgensen, ank. Kristiania 12. ds. — Gefion, Rasmussen, ank. Helsingborg 12. ds. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Ipswich 12. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. Riga 12. ds. — London, Andersen, ank. Kristiania 12. ds. — Fanny, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12. ds. — Maagen, Jensen, ank. Antwerpen 11. ds. — Vera, Jensen, ank. Riga 12. ds. — Lilly, Rasmussen, ank. Goole 9. ds. — Concordia, Henriksen, ank. Frederikshald 11. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Riga 12. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Jersey 12. ds. — Venus, Jensen, ank. Boness 13. ds. — Severine, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13. ds. — Gæa, Petersen, ank. Wiborg 13. ds. — Dannebrog, Clausen, ank. Åbo 9. ds. — Valkyrien, Hansen, ank. Heiligenhafen 12. ds. — Haabet, Andreasen, ank. Quimper 14. ds. — Lauritz, Dam, ank. Klagshavn 14. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Kjøbenhavn 14. ds. — Ellen, Andersen, ank. Sunderland 15. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. Ronne 16. ds. — Ruth, Falentin, ank. Stugsund 14. ds. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Guernsey 15. ds. — Kristian, Jørgensen, ank. Klagshavn 15. ds. — Hans Jørgen Larsen, Larsen, ank. Hernosand 15. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. Stolpemünde 16. ds. — Capella, Hansen, ank. Umeå 17. ds. — Freir, Brandt, ank. Hamburg 17. ds. — Fulvia, Petersen, ank. Bogense 18. ds. — Cornwall, Petersen, ank. Charlestown 15. ds. — Brødrene, Jørgensen, ank. Swansea 16. ds. — Elise, Andreasen, ank. St. Petersborg 16. ds. — Grethe, Hansen, ank. Kotka 17. ds. — Carl Mørch, Mortensen, ank. Norrkøping 16. ds. — Jens, Eriksen, ank. Königsberg 17. ds. — Roma, Jensen, ank. Kotka 17. ds. — Ragnhild, Andersen, ank. Lovisa 17. ds. — Psycke, Nielsen, ank. Königsberg 18. ds.

Æro. Dana, Pedersen, ank. 9. ds. Laguna di Terminos. — Saga, Ohlsen, pass. St. Abbs Head 10. ds. — Alfa, Hansen, afg. St. Nazaire 18. ds. til Marstal. — Vilhelmine, Jensen, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Ellen, Lauritzen, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Sverig. — Ami, Christensen, ank. Ystad 17. ds. — Abba, Petersen, ank. Kronstadt 17. ds. — Marie, Weber, ank. Gravesend 16. ds. — Neptun, Jensen, ank. Svinemünde 17. ds. — Pampa, Svendsen, ank. Sølvberg 17. ds. — Nauta er 9. Maj præjet paa 39° N. Br. 13° V. Lgd. styrende Vest over. — Arietis, Andersen, ank. Stettin 17. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Kristiania 18. ds. — Mary, Andersen, ank. Stettin 18. ds. — Amor, Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 16. ds.

INDHOLD:

Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn d. 22. Maj 1908. — Højesteretsdom. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie å 45mm Bredde	30 Øre
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.

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-Portefølger og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1048. Vrag rapporteret og uskadeliggjort. Kattegat. Dampskibet »Fox II« har rapporteret den 14. Maj 1908 at have passeret et Vrag 11 Sm. SØ. t. S. ½ S. fra Fyrskibet »Anholt-Knob«. Vraget er senere uskadeliggjort.
1049. Dynde paa Stenpulle. Herthas-Flak. Kattegat. Ved Opmaalning af Herthas-Flak er fundet en mindste Dybde af 9 m. paa Stenpullen. Denne er af ubetydelig Udstrækning og ligger paa 37° 38' 35" N. Br. 10° 52' 21" Ø. Lgd. (Kort Nr. 144, 186, 196 og 211. Danske Lods, Side 129).
1050. Nøbet Bro. Skjoldnes Ø.-Punt. Ærø. Lille-Bælt. Paa S.-Siden af Nøbet findes en i SØ. c. 80 m. lang Bro med 5 m. Vand ved Yderenden. (Kort Nr. 117, 125, 149 og 157. Danske Lods, Side 580).
1051. Advarsel mod at komme Bropillerne for nær ved Passagen gennem Jernbanebroen ved Aalborg. Limfjorden. Skibe, som passere gennem Jernbanebroen ved Aalborg, bør ikke komme Pillerne for nær, da de c. 2 m. under daglig Vandstand strunger 0, m. frem. (Danske Lods, Side 487. Havne-Lods, Side 4.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1052. Lystønder udlagt. Gäffe. Svørrig. Lystønden ved Herr Elofs Grund ved det N.-lige Indløb til Gäffe og Lystønderne i det N.-lige Forvand fra Ytterrisnån til Gäffe er udlagt.
1053. Forestaaende Forandring af Taagesignaal. Holmögdåd Fyr. Bottniske Bugt. Midt i August 1908 forandres Taagesignalet ved Holmögdåd Fyr. Det skal da gives med Et-Knald hver 10 Minutter.

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fot og Favne til Meter og omvendt fans, særlænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse man Svvarporto vedlægges.

Nicholas Kirke, som ligger paa 51° 56', N. Br. 1° 17', Ø. Lgd. Fortøjende Nr. 2 har nu Nr. 1. Fortøjende Nr. 1 S. for Shotley Pier, har nu Nr. 4.

1073. Vrag afmærket. River Blythe. Trawler »Clitusa« er sunket i 14 m. Vand c. 1 Sm. Ø. fra Blythe Ø.-Piers Hoved. En grøn Vragtønde med rodt Flag er udlagt tæt Ø. for Vraget. 55° 7' N. Br. 1° 27', V. Lgd.

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

1074. Fyr forendret. Dæmningen Carnot, Boulogne. Frankrig. Fyret paa Dæmningen Carnot er forandret til at vise hvidt Lys med En-Furmærkelser hver 6 Sek. Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. Lysevnen: 9 Sm. 50° 43' 51" N. Br. 1° 33' 55" Ø. Lgd.
1075. Tønde flyttet. Somme. Den sorte Klokketønde ved Passo Nord i Somme er flyttet 2 ½ Kbl. S. 55° Ø. hen til 50° 13' 44" N. Br. 1° 28' 9" Ø. Lgd.
1076. Vrag afmærket. Havre. Fartøjet »Jeune Guy« er sunket c. 6 Kbl. fra N.-Dæmningens Yderende i Havre, og 1,2 Sm. S. 17° Ø. fra La Heve S.-lige Fyr. En grøn Tønde er udlagt tæt SV. for Vraget. 49° 29' 30" N. Br. 0° 4' 42" Ø. Lgd.
1077. Forestaaende Forandring af Taagesignaal. Toward Point, Firth of Clyde, Skotland. I Sommeren 1908 skal Taageklokken paa Toward Point ombyttes med et Taagehorn, der hver 20 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed. Under Forandringen gives med Haandkraft Tre-Slag paa Klokken hver 15 Sek. 55° 51' N. Br. 4° 58', V. Lgd.

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

1078. Vrag i Atlanterhavet. I Følge Meddelelse fra Forenen af Dampskibet »Niels R. Finsons«, Kapt. Mathiesen, har han den 13de Maj 1908 oplyst Besætningen fra Vraget af finsk Brig »Heurich«, paa 56° 16' N. Br. 16° 50' V. Lgd.
1078. Tønder flyttet. Ria de Vigo. Spanien. I Ria de Vigo er Tønden Bouras flyttet 218 m. NNV. hen i 14 m. Vand, til uden for Pelou del W., og Tønder Cabo de Mir er flyttet 117 m. ned ad Floden i Linien mellem dens gamle Plads og Punten, og ligger nu i 19 m. Vand.
1080. Fyrs Karakter. Cabo Corrubedo. Cabo Corrubedo Fyr er vedvarende et fast Fyr.
1081. Semator Station oprettet. Ile Tamara. Iles de Los. Fransk Guinea. Paa Tamara, tæt ved Fyret, er aabnet en telegrafisk Semator Station. 9° 27' 30" N. Br. 13° 50' 57" V. Lgd.
1082. Taagesignals Karakter. Pointe Plate. Petite Miquelon. Saint Pierre et Miquelon. Taagesignalet ved Pointe Plate Fyr gives med Sirene og ikke med Tangellojce. 46° 49' 8" N. Br. 56° 24' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 422. Kjøbenhavn 1908).
1083. Tønde flyttet. Spiers Stand. Weymouth Fore River. Hingham Bay. Boston Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Spiers Stand South End Stumpionde Nr. 2 er flyttet til Grundens S.-Ende, som har skudt sig ud S. efter. Den ligger fra Pig Rocks Banke i S. 17 ½° V. og fra Surken Ledge Banke i S. 26° Ø.
1084. Fyrskibet »Sandy Hook« midlertidig ombyttet. New Jersey. Fyrskibet »Sandy Hook« Nr. 51 er midlertidig ombyttet med Reservfyrskilb Nr. 16. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Fokkemasten. Taagesignalet er Undervands Taagesignalet er uforandret.
1085. Fyrskibet »Charleston« midlertidig ombyttet. South Carolina. Fyrskibet »Charleston« Nr. 34 er midlertidig ombyttet med Reservfyrskilb Nr. 53. Fyr og Taagesignalet er uforandret.

1054. Fyr forandret. Kronstadt, Rusland. Det blaa og hvide, faste Lys i Kronstadt Fyr er forandret til hvidt hurtigrønløkende Lys med 36 à 40 Blink i Minutet. (Kort Nr. 155).

1055. Tønder udlagt. Reval. Ved Indløbet til Reval er udlagt: Tre røde Spiritønder, hvor med en opadvendt over en nedadvendt Kold, paa 59° 33' 25" N. Br. 24° 35' 20" Ø. Lgd. 59° 32' 45" N. Br. 24° 36' 10" Ø. Lgd. og 59° 32' 5" N. Br. 24° 36' 50" Ø. Lgd. Fire sorte Spiritønder, hvor med en nedadvendt over en opadvendt Kold, paa 59° 33' 35" N. Br. 24° 46' 35" Ø. Lgd., 59° 32' 20" N. Br. 24° 47' 40" Ø. Lgd., 59° 31' 0" N. Br. 24° 48' 35" Ø. Lgd., og 59° 29' 15" N. Br. 24° 49' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

1056. Fyr forandret. Ust Dvinsk. Riga Bugt. Ust Dvinsk Fyr viser fra den 12de April 1908 hvidt Lys med hvide og røde Blink. (Kort Nr. 205).
1057. Forandring i Almerkeningen. Nukko—Wormsö. Møon Sund. I Faryandet mellem Nukko og Wormsö er følgende Forandring i Faryandet foretaget. Den sorte og hvide Vager ved 2, m. Grundten, e. 5 Kbl. N. 44° Ø. fra Meriholm Ø-Pynt er ombyttet med en hvid Tønde med sort Stage. Den røde og hvide Vager ved 1,5 m. Grundten, e. 3 Kbl. Ø. t. N. fra Meriholm Pynt er ombyttet med en rød Tønde med hvid Stage. Den hvide og røde Vager med Ballon ved 2, og 3, m. Grundten, 4 Kbl. S. 81° Ø. fra Meriholm er ombyttet med en rød Tønde med hvid Stage og Ballon. Den sorte og hvide Vager ved 2, og 3, m. Grundten, e. 6 Kbl. S. 48° Ø. fra Meriholm, er ombyttet med en hvid Tønde med sort Stage. (Kort Nr. 205).

III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

1058. Gnistelegrat og Stormsignaler i Orden. Fyrskibet »Eider«. Tyskland. Paa Fyrskibet »Eider« er Gnistelegrat og Stormsignaler nu i Orden. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 786. Kjøbenhavn 1908).

1059. Tønde udlagt. Nordøerøer. I Nordøerøer er mellem den sorte Tønde Nr. 7 og den S-lige Stage med Ballon ved Værfaryandet Der Strand i 3 m. Vand udlagt en sort Spidstønde Nr. 8. 54° 34' 24" N. Br. 8° 46' 42" Ø. Lgd.

1060. Fyr tændes til Forsøg. Pellworm og Westerversand. Midt i Maj 1908 tændes rimeligvis Pellworm lave Fyr til Forsøg. Lanterner og Geløderet males hvide. 54° 29' N. Br. 8° 39' Ø. Lgd.
I Slutningen af Maj 1908 tændes rimeligvis Westerversand Fyr til Forsøg. Perollen for Fire-Lynene bliver 15 Sek., for Fem-Lynene 18 Sek. 54° 22' N. Br. 8° 38' Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

1061. Midlertidige Sømærker. Loreley Bank. Helgoland Ø. Paa Loreley Bank er midlertidig udlagt fire røde Bøjer, 1½ à 2 Kbl. NV. t. N. fra den hvide Bankende Loreley Bank S.

1062. Sømineveelser. Guxhaven, Elben. Fra 11te Juni til 31te August 1908 afholdes Sømineveelser ved Guxhaven. Pladsen ligger uden for Faryandet, mellem Tønde 14 og 17, og er afmærket med røde Tønder med rødt Flag; den er spærret for al Sejladts. Minekran og Smadampere ligger ved Pladsen.

Desuden afholdes Øveleer S. for Kugelbake, V. for Faryandet. Anvisninger skal ubetinget følges.

1063. Sømineveelser. Aussenweser. Weser. Fra 20de Maj til 30te August 1908 afholdes Sømineveelser i Aussenweser. Pladsen ligger uden for den dybe Rende i det Ø-lige Faryand og begrænses mod N. af en Linie fra Tønde K over Tønde Y, mod S. af en Linie fra Langpløj II til Brinkamalf II og er afmærket med 4 røde Tønder med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejladts. Anvisninger skal ubetinget følges.

1064. Tønder flyttes. Jade Plate og H-Plate, Jade. Den hvide Banktønde Jadedplate N. skal flyttes til 53° 50' 46" N. Br. 7° 57' 45" Ø. Lgd. H-Plate har skudt sig ud i Ø. efter til færd til Tønde H, saa man der ud for ikke maa komme Tønderne for nær. Tønde H. skal flyttes NO. efter.

1065. Sømineveelser. Innenjæde, Jade. I Juni og Juli 1908 afholdes Sømineveelser i Innenjæde ved Tønde W. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejladts, ligger Minekran og Smadampere, og ud mod Faryandet røde Tønder med rødt Flag. Anvisninger og Signaler skal ubetinget følges.

1066. Dybde. Zeegat Hoek van Holland, Holland. I Munningen af Nieuwe Rotterdamse Waterweg er Dybden med daglig Lavvande 8,2 m. i Fyrlinien.

1067. Skiver udlagt. Ribben. Zeegat van Goeræ. Neeltje Jans. Zeegat van Zieriksee. Til Brug ved Skiveveelser er udlagt to Skiver paa Ribben, paa 51° 53' 16" N. Br. 4° 0' 4" Ø. Lgd. og 51° 53' 22" N. Br. 4° 0' 0" Ø. Lgd., og to Skiver paa Neeltje Jans Plaat, paa 51° 37' 42" N. Br. 3° 46' 28" Ø. Lgd., og 51° 37' 40" N. Br. 3° 46' 18" Ø. Lgd.

1068. Lystønder midlertidig ombyttet. Benigen. Haringvliet. Den røde Lystønde Nr. 1 i Benigen er midlertidig ombyttet med en Stumpønde. Lystønden skal males sort, da den paa Grund af Faryandets Forandring nu skal holdes om Bægebord. 51° 47' 22" N. Br. 4° 12' 44" Ø. Lgd. Den røde Lystønde Nr. 2 er midlertidig ombyttet med en Spidstønde.

1069. Tønder Beliggende. Bokkegat og Rak van Scheelhoek. Zeegat van Goeræ. I Bokkegat ligger Spidstønde Nr. 5 paa 51° 52' 21" N. Br. 4° 0' 20" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 4 paa 51° 52' 24" N. Br. 3° 59' 21" Ø. Lgd., Stumpønde Nr. 7 paa 51° 52' 29" N. Br. 4° 0' 30" Ø. Lgd., Stumpønde Nr. 6 paa 51° 52' 34" N. Br. 3° 59' 47" Ø. Lgd., og Stumpønde Nr. 5 paa 51° 52' 34" N. Br. 3° 59' 12" Ø. Lgd. I Rak van Scheelhoek ligger den røde og sort vandret stribede Kigletønde med Kegle paa 51° 52' 16" N. Br. 4° 1' 47" Ø. Lgd., og Spidstønde SH paa 51° 52' 38" N. Br. 4° 1' 42" Ø. Lgd.

1070. Tønder flyttet. Dybde. Schaar van Oornst. Roompot. Zeegat van Zieriksee. I Roompot er Spidstønde Nr. 2 flyttet til 51° 36' 55" N. Br. 3° 37' 56" Ø. Lgd., Stumpønde Nr. 5 til 51° 37' 7" N. Br. 3° 37' 44" Ø. Lgd., Stumpønde Nr. 6 til 51° 37' 28" N. Br. 3° 38' 44" Ø. Lgd., og Stumpønde Nr. 7 til 51° 37' 7" N. Br. 3° 40' 18" Ø. Lgd. Dybden i Faryandet er 5,2 m.

1071. Tidvands Signaler. Ostende. Belgien. Om kort Tid vil Signaler, der angiver Vandstanden paa Terschelen i Østende gamle Handelsdok blive viste om Dagen fra Signalmasten, om Natten fra Fyrhøden i Batteriet paa den Ø-lige Havneboved, saaledes:

1 sort Ballon eller 1 grønt og 3 røde Fyr	betyder	2, m.
2 sorte Balloner eller 1 grønt Fyr	—	2, m.
3 sorte Balloner eller 2 grønne Fyr	—	2, m.
1 blaa Vimpel eller 3 grønne Fyr	—	3, m.
1 sort Ballon over 1 blaa Vimpel eller 4 grønne Fyr	—	3, m.
1 blaa Vimpel over 1 sort Ballon eller 1 rødt Fyr	—	3, m.
1 blaa Ballon over 2 røde Fyr	—	4, m.
1 blaa Ballon over 1 blaat Flag eller 3 røde Fyr	—	4, m.
1 blaat Flag over 1 sort Ballon eller 4 røde Fyr	—	4, m.
1 sort Ballon over 2 blaa Vimpler eller 1 hvidt Fyr	—	4, m.
2 blaa Vimpler over 1 sort Ballon eller 2 hvide Fyr	—	5,2 m.
1 sort Ballon mellem 2 blaa Vimpler eller 3 hvide Fyr	—	5,2 m.
2 røde Vimpler eller 4 hvide Fyr	—	5,2 m.
2 røde Flag eller 1 grønt og et hvidt Fyr	—	6,1 m.
2 sorte Flag eller 1 grønt og 2 hvide Fyr	—	6,1 m.
1 hvidt Flag med blaat Kors over 1 rødt Vimpel eller 1 grønt og 3 hvide Fyr	—	6,1 m.
1 rødt Vimpel over 1 hvidt Flag med blaat Kors eller 1 rødt og et hvidt Fyr	—	7,2 m.
1 sort Ballon over 1 rødt Vimpel og 1 hvidt Flag med blaat Kors eller 1 rødt og 2 hvide Fyr	—	7,2 m.
Fyrene er Blinkfyre, de vises ved Siden af hinanden, 13 m. over Hofvande. Synsviiden: 12 Sm.	—	—
1072. Fortøjninger forandret. Harwich Harbour. River Stour. England.	—	—
I River Stour er en Fortøjning udlagt i 8 m. Vand, 4,5 Kbl. N. 19° V. fra St.	—	—

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

1086. Nyt Fyrtaarn. Port San Juan, San Juan Harbor. Porto Rico. Port San Juan ny Fyrtaarn er nu fuldført. Det er graat, firkanter Taarn med sort Lanterne. Flammens Højde: 55 m. 18° 28' 28" N. Br. 66° 7' 26" V. Lgd. **1087. Fyr forandret.** Sharp Rock Point. Andros Island, South Bight, Bahama Islands. Det midlertidige Fyr ved Indløbet til South Bight, Sharp Rock Point Fyr, er forandret til et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8,2 m. Synsvidden: 7 Sm. Graat, 7 m. højt Gittertaarn. Man maa ikke stole paa Fyret. 24° 13' N. Br. 77° 36' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1088. Afmærkning. Maroni Munding, Fransk Guyana. Afmærkningen i Maroni Munding er sædeds: En sort Tonde ligger 4 Sm. N. 39° Ø. fra Fyret paa Pyut Galibi. En rød Tonde ligger ved SØ-Enden af Banc Hollanda's, c. 1,4 Sm. N. 45° V. fra samme Fyr. En hvid og rød vundret stribet, firkanter Baake staar 7 1/4 Sm. S. 5° V. fra samme Fyr. En lignende Baake staar paa Øen Arouba du Nord, c. 8 Sm. S. 10° V. fra samme Fyr. En lignende Baake staar paa den højre Bred, c. 1 Sm. oven for Mundingen af Crique aux Vaches. En Baake, Signal de la Dame Blanche, staar paa den højre Bred, 1/2 Sm. oven for Crique Maipourie eller Sainte Pierre. En hvid og rød Baake, Crique de Saint Pierre, staar paa den højre Bred, paa N.-Pynten af Mundingen til den lille Flod, som dauner denne Krik. En rød og sort Tonde afmærker de to Sider af Løbet mellem Banc du Milieu, der ligger 1 1/4 Sm. fra Saint Laurent, og Landgrunden. En sort Tonde ligger ved en Klippe oven for den S-lige Anlægsbro ved Saint Laurent. Man kan staa op til Anlægsbroen med et Dybgænde af 4,2 m. **1089. Lystønder forandret.** Florianopolis (Desterro), Brasilien. Lystønden i det S-lige Indløb til Florianopolis ved Cacao Shoal er forandret fra at vise rodt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 7 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 6 Sek. 27° 42', S. Br. 48° 37', V. Lgd. ((Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 768. Kjøbenhavn 1908). **1090. Forestaaende Tænding af Fyr.** Punta Negra. Rio de la Plata. Uruguay. I 1908 tændes paa Punta Negra et hvidt, fast Fyr. 34° 54', S. Br. 55° 15', V. Lgd. **1091. Fyrskibet »Recalada« flyttet.** Lystønder, Baake, South Channel. Rio de la Plata. Argentina. I Løbet af Buenos Aires er ulagt paa N.-Siden to Lystønder, der viser rodt Lys med Formørkelser, paa 35° 5' 15" S. Br. 57° 5' 45" V. Lgd., og 35° 6' 30" S. Br. 57° 4' 15" V. Lgd., og paa S.-Siden to Lystønder, der viser hvidt Lys med Formørkelser, paa 35° 6' 0" S. Br. 57° 6' 0" V. Lgd., og 35° 7' 15" S. Br. 57° 4' 30" V. Lgd. Vandstandsmaaleren paa 35° 10', S. Br. 56° 53' V. Lgd. er borttaget. En Baake er opført paa 35° 18', S. Br. 56° 56' V. Lgd. Ved Enseada er opført en kendelig Skorsten paa 34° 52' S. Br. 57° 53' V. Lgd. Fyrskibet »Recalada« er flyttet til 35° 8' 15" S. Br. 56° 43' 30" V. Lgd. En Tende er ulagt paa 35° 11' 0" S. Br. 56° 43' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 349. Kjøbenhavn 1908). **1092. Baaker forandret.** Port Madryn, Nuevo Gulf. Fyrbaaken paa Cave Bluff, Madryn Harbor, er ombyttet med en hvid, trekantet Slænbanke med hvid Ballon, Højden 9 m. Baaken paa Havnens V-Side er forhøjet til 13 m. og malet hvid; den kan ses uden for Bugten. 42° 46' S. Br. 64° 59' V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Maj 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		78 3/4	79
Danmark		—	—
Norden	75 3/4 — 76	75 1/2	76
Kjøbenhavn	47 — 46	45 1/2	46 1/2
Carl		71 1/2	73
Dannebrog		72	73
Skjold		48	52
Urania		—	—
Union		49 1/2	50
Dampsk. af 1896		70 3/4	73
Hejmdal		—	—
Østasiatiske	114 1/4 — 114	114	114 1/4
Østersøen		—	—
Nordøen		11 1/2	14
Gorm		73	80
Torm		—	—
Inga	44 1/2	44 1/2	49
Cimbria		—	—
Vesterhavet		63	67
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..		10	18
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	44 1/2	44	45
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
5 % Norden		—	—
4 1/2 % Østasiask. Komp.		97 1/2	100
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		94 1/4	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.		83 1/2	83 1/2
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.		87	89
4 % — — 2. Serie. ..		91 3/4	92
4 % — — 1. — ..		94	95
3 1/2 % Østift. Kreditf. ..		86 1/2	88 1/2
4 % — — — ..		91 3/4	92 1/2
3 1/2 % Landkreditk. ..		91	93
4 % Østift. Kreditf. ..		—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		151 1/4	152
Privatbank	95 1/4 — 94 3/4	95	95 1/4
Landmandsbank	120 3/4 — 121	120 3/4	121
Handelsbank	123 1/4	123	123 1/4
Grundejerbank	29 1/4	29	29 1/4
Burm. & Wain	69 1/4	69 1/4	69 1/2
Helsingørs Jærnsk.		109	109 1/2
Sukkertabr.	220 1/4 — 217 1/2	217 1/2	217 3/4
Bryggeri Aktier		141 1/2	142

Vekselkursen d. 19. Maj 1908.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.30	89.10
London	18.22	18.29
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	—	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Maj 1908.	
Russiske Noter	213.75
4 % Russiske Consols	83.10
3 3/4 % — — Boden Kredit.	74.75
5 % Mexikanske 1899	100.70
5 % Rumænske Stats	101.00
4 % — — 1890	92.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Norden“ 2,000, „Dannebrog“ 2,000, „København“ 4,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 28,000, „Østas. Komp.“ 60,000, „Carl“ 6,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée
 Bankforretning, 16. Ved Stranden

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1093. Fyrs Plads. Palamos. Spanien.** Det grønne Fyr paa Palamos ny Mole staar nu 80 m. fra Yderenden og 440 m. fra Land.
- 1094. Fyrs Karakter. Grande Jetée og Grosse Tour. Toulon. Frankrig.** Fyret Grande Jetée paa Molens Yderende er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 13, m. Lysevne: 7 Sm. Det er formåret fra N. 15° V. gennem N. til N. 6° Ø. Hvidt, 9, m. højt Taarn. 43° 57' 22" N. Br. 5° 55' 33" Ø. Lgd. Fyret Petite Passe paa S.-Enden af Grosse Tour Mole er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7, m. Lysevne: 3½ Sm. Det lyser fra N. 38° V. gennem V., S. og Ø. til N. 72° Ø. Hvidt, rundt, 8, m. højt Taarn. 43° 6' 5" N. Br. 5° 55' 38" Ø. Lgd.
- 1095. Fyrs Lysevne. Savona. Italien.** Det hvide Blinkfyrt paa Molen Gasse ved Savona Haven har kun en Lysevne af 2 Sm. (Se »Efterretninger for Søforuden« Nr. 486. Kjøbenhavn 1908).
- 1096. Løb midlertidig spærret. Portovenere. Golfo di Spezia. Fra 1ste Juni 1908 er Passo di Portovenere mellem Grundene Portovenere og Carlo Alherio midlertidig spærret.**
- 1097. Fyr tændt, Lystønde inddraget. Castellamare. Italien V.-Kyst.** Lystønden, der viste grønt Lys i Forhængelsen af Yderenden ved Castellamare, er inddraget. Et grønt Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 3, Sek., Morke 1, Sek., er tændt paa Molens Hoved. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 5 Sm. Rød Fyrbaekke paa et hvidt, firkantet Fundament. (Se »Efterretninger for Søforuden« Nr. 326 og 974. Kjøbenhavn 1908).
- 1098. Vrag. Alghero. Sardinien V.-Kyst.** Vraget af Dampskibet »Henzollone« ligger i 5 m. Vand, 3 Kbl. N. 60° V. fra Alghero Fyr. Skrogget er over Vandet. Om Natten er det hølyst.
- 1098. Øs Højde. Makri Island. Grækenland V.-Kyst.** Højen paa Makri Island er 54 m. høj. 38° 21' 30" N. Br. 21° 2' 40" Ø. Lgd.
- 1100. Fyr forandret. Cap de Gardie. Alger. Cap de Gardie Fyr er ombyttet med et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formforkiser hver 5 Sek. Lysevne: 14 Sm. 36° 58' 3" N. Br. 7° 47' 10" Ø. Lgd.**
- 1101. Havnefyrt forandret. Zara. Bisterrig-Ungarn.** I Zara er det grønne, faste Havnefyrt paa Franz Josefs Kaj forstærket. Flammens Højde: 5, m. Lysevne: 3 Sm. Det brænder nu under alle Vejforhold. 44° 6' N. Br. 15° 13' Ø. Lgd.
- 1102. Grund. Great Pass. Alexandria Harbour. Egypten.** I Great Pass ligger en Grund, 20 m. i Diameter, med 8, m. Vand, 3, Kbl. S. 63° Ø. fra North Shoal røde Baake. 31° 9' 50" N. Br. 29° 49' 30" Ø. Lgd.

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

- 1103. Opmåling. Suez Bay. Gulf of Suez. Røde Hav. Løbet, 8 Kbl. langt og 2 Kbl. bredt, tæt V. for Newport Rock Fyr, opmales. Skibet »Aldra« ligger derfor tæt ved en af Siderne af Løbet og viser en hvid Diamant mellem to røde Balloner eller en hvid, mellem to røde Lantener. Newport Rock Fyr: 29° 53' N. Br. 32° 32' Ø. Lgd.**
- 1104. Sømafor-Station oprettet. Cap d'Ambre. Madagascar N.-Kyst.** En Sømafor-Station er oprettet paa Pynt Ambohitramporia, 2400 m. N. 80° V. fra Fyret. Stationens Kendsigtssignal er A M D R.
- 1105. Fyr tændt. Tucker Baake. Bombay Harbour. Forinden. Paa Tucker Baake er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Det lyser fra N. 69° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 31° V. 18° 56' N. Br. 72° 52' Ø. Lgd.**
- 1106. Lods-Station og -Signaler. Polo Sambu. Singapore Main Strait.** Paa Polo Sambu er oprettet en Lods-Station med Lodser til Rho Arkipel. Signaler og Lods skal gøres, til det besvares med en Ballon paa Toppen af Masten

ved Stationen eller et rodt Lys paa Masten og en Raket. En Kugle med Spidsen opad eller to Raketter betyder, at Skibet maa staa ind uden Lods. 1° 9' N. Br. 103° 54' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 1107. Oplysning om Grund. Sawfall Shoal. Chineseke Hav. Paa Sawfall Shoal er Dybden 9 m. Den ligger paa 7° 18' N. Br. 106° 51' Ø. Lgd.**
- 1108. Fyr tændt. Tai Kang Tan. Kantschon Bucht. China.** I Slutningen af Maj 1908 tændtes paa Øen Tai Kang Tan et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 128 m. Synsviddens: 4 Sm. Der er ikke Vagt ved Fyret. Rundt, sort, 8 m. højt Taarn paa Øens Top. 35° 57' 40" N. Br. 120° 29' 20" Ø. Lgd.
- 1108. Løb over Barren. Føi Ho eller Peking River. Golf of Pechili.** Ved Indløbet til Føi Ho er der et c. 18½ Kbl. langt Løb over Barren med 0, m. i 1, m. mere Vand end ellers over Barren, dog kan man ikke stole derpaa. Det gaar i N. 68° Ø. og S. 68° V. dets N.-Ende ligger 43½ Kbl. S. 81° Ø. og dets S.-Ende 29½ Kbl. S. 69° Ø. fra Signal Stationens Flagslang. Indløbene er afmærket med Perle, og en Spirtonde med Ballon ligger ved det N.-lige Indløbs S.-Side.
- En Forbaekke, der bestaar af tre Perle med Trekant med Spidsen opad, staar 26½ Kbl. S. 54° Ø. fra Signal Stationens Flagslang og en Bagbaekke, der bestaar af tre Perle med Trekant med Spidsen nedad, staar 25½ Kbl. S. 48° Ø. fra Signal Stationens Flagslang. Holdt overet i S. 68° V. leder Baekkerne gennem Løbet. Signal Stationens Flagslang: 38° 59' N. Br. 117° 42' Ø. Lgd.
- 1110. Flyvende Flasker udkastet. Korea Ø.-Kyst.** Midt i April 1908 er vel Korea Ø.-Kyst udkastet 200 flyvende Flasker. Skibsforerene, som træffer dem, anmodes om at udfylde Postkortet i den, med Oplysning om hvor og naar Flasken er truffet, og sende det til Hydrographic Office i Tokio og skrive det samme paa Papiret i den, eller forsøge den og kaste den over Bord igen.
- 1111. Taagesignal forandret. Kap Fovoroti. Sibiren.** Taagesignalet paa Kap Fovoroti gives nu med Kanonkud og ikke med Strove. 42° 0' N. Br. 139° 5' Ø. Lgd.
- 1112. Grunde fundet. Satsukawa Wan. O Shima Kaityo. Amami O Shima. Kensei Shoto. Japan.** I Satsukawa Wan er fundet: Ek 10 m. Rev Matorosne, 7½ Kbl. N. 69° Ø. fra Atsu Zaki. 28° 9' 36" N. Br. 129° 14' 38" Ø. Lgd. Ei 16 m. Rev, Nakasone 1, Sm. S. 63° V. fra Adange Yama. 28° 10' 9" N. Br. 129° 14' 14" Ø. Lgd. Et 20 m. Rev, Kogoshima, 9 Kbl. N. 30° V. fra Alan Zaki. 28° 10' 8" N. Br. 129° 13' 30" Ø. Lgd. Et 14 m. Rev, Assone, 17½ Kbl. S. 82° V. fra Adange Yama. 28° 10' 48" N. Br. 129° 14' 10" Ø. Lgd. Der findes muligvis andre Farer i Nærheden.
- 1113. Klippe. Yoko Shima SV. Tokara (Unshoten) Islands. Kensei Shoto.** En kendelig, høj, spids Klippe, der ikke er angivet paa Kortene, ligger 1½ Sm. S. 18° V. fra Yoko Shima V.-Pynt og i S. 74° V. fra Yoko Shima S.-Pynt. 28° 46' 50" N. Br. 129° 0' 30" Ø. Lgd.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 33.

Tønde midlertidig inddraget. Kieler Fjord. Tyskland.

I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Tønde »Kiel C« paa Grund af Skydeøvelser inddraget fra den 22. til den 30. Maj d. A.

Marinehøistørets Admiraltets-Departement, den 21. Maj 1908.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 26. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losseshjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdøles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. Andi
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

De private Assurandører lim.

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

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsprovantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assi-
stance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure,
no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

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“.

Remington er Verdens mest benyttede Skrivemaskine fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: »Vard«. Telf. Nr. 53.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Hørvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, København K.

Howaldtswerke, Kiel.

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

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

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

Gedr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, København.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

J Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

E. v. Mehren
Mægler
Kolding.
Telegr. Adr.: „Mehren“.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

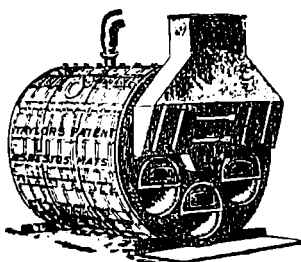
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

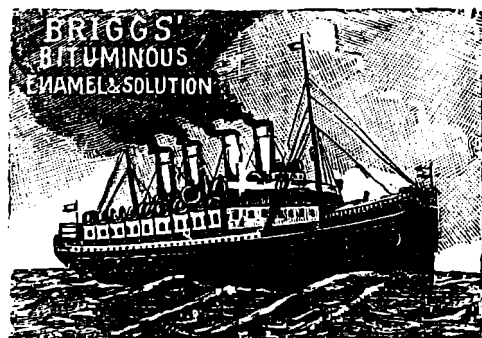
Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelsbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelsbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien
paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Næheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasteram, Bankers og
Dæk.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Aukre, Kæder etc.

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

Tell. 102

Tell. 102

PALLE SØRENSEN EFTF.

Lager af Uhr, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkertør.

Bjørch-Jensen & Co.

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

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.
Dynkarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Skibsproviantering
N. I. Pedersens Eftflg.
(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
Billigste Priser. Bedste Betjening.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

(Fortsat.)

Udenrigsministeriets Omordning. Kommissionen til Omordning af Udenrigsministeriet og Danmarks diplomatiske og konsulære Repræsentation i Udlandet, i hvilken Repræsentationens nu afdøde Formænd, Skibsrederne D. Torm og Ad. Carl har haft Sæde, afgav under 21. December 1907 sin Betænkning, hvis Udkast til Lovforslag senere er forelagt Rigsdagen. Et Underudvalg af Kommissionen har ført Forhandlinger med Repræsentationen om Grundlaget for et nærmere Samarbejde mellem Udenrigsministeriet og Repræsentanter for Handel, Industri og Skibsfart, og fra Udvalgets Side er der i Følge Betænkningen udkastet en nærmere formuleret Plan for et saadant Samarbejde ved Oprettelsen af et særligt Raad bestaaende af 6 faste Medlemmer valgt af bestaaende Erhvervsorganisationer. Til Hovedtrækkene i denne Plan har sluttet sig Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Industriforeningen i Kjøbenhavn og Dansk Ingeniørforening. Derimod har Grosserer-Societetets Komite og Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Haandværk taget Afstand fra Planen, og Kommissionen har under disse Forhold ikke ment at burde anbefale Oprettelsen af det omtalte Raad. Dermed er dog ikke selve Planen om et nærmere Samarbejde mellem Udenrigsministeriet og de nævnte Erhverv bragt til at strande. Man tilraader tværtimod at søge Tanken saa vidt muligt realiseret ved Hjælp af de bestaaende Erhvervsorganisationer, til hvilket Standpunkt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart for sit Vedkommende fuldt ud har sluttet sig.

Konsulatafgiften. Repræsentationen har som bekendt gennem en lang Aarrække arbejdet for Ophævelsen af den Skibsfarten paahvilende Konsulatafgift. Det er lykkedes efterhaanden at faa den nedsat, sidst i 1905 til omtrent Halvdelen af dens tidligere Beløb, men Repræsentationen har ogsaa efter denne Nedsættelse overfor Regeringen gjort gældende, at Skibsfarten har et berettiget Krav paa denne Afgifts fuldstændige Bortfalden. Dette Spørgsmaal har været behandlet i den ovenfor omtalte af Udenrigsministeriet nedsatte Kommission om Ministeriets Omordning m. m., og Kommissionens Betænkning synes at bringe Spørgsmaalet nær sin Løsning, idet denne bl. a. udtaler, at »Kommissionen maa anse det som baade billigt og retfærdigt, at den nuværende Konsulatafgift af Skibe helt ophæves, imod at til Gengæld den ved Loven af 14. April 1893 hjemlede Gebyrfrihed for Benyttelse af konsulær Bistand i de sædvanlige Skibsfartssager samtidig bortfalder.«

Kravet om Konsulatafgiftens Ophævelse har saaledes fundet Kommissionens fulde Tilslutning, og denne har kun undladt at stille Forslag derom, fordi Spørgsmaalet ikke absolut laa indenfor Rammen af de Kommissionen stillede Opgaver. Paa denne Kommissionens Stilling maa der sikkert lægges særdeles megen Vægt, idet saavel Udenrigsministeren som Chefen for Udenrigsministeriets Konsulatkontor var Medlemmer af Kommissionen, og Betydningen af de fremsatte Udtalelser til Gunst for Afgiftens Ophævelse fremtræder saa meget stærkere derved, at de af Kommissionen udarbejdede Lovforslag har fundet en gunstig Modtagelse paa Rigsdagen. Forventningen om den endelige Ophævelse af Skibsfartens Konsulatafgift bestyrkes derved, at man i Motiverne til Lovforslaget anbefaler, saafremt man ved Konsulatvæsnets forestaaende Revision vil normere den aarlige Statsudgift til Lønninger og Godtgørelser m. v. for Konsulaterne, da at lade Konsulatafgiften helt ude af Betragtning, »da den muligvis i en nærmere Fremtid atter kan blive forandret eller endog ophævet.«

Toldvæsnets Ekspeditionstid og Toldopsynet ved Skibene. I Anledning af det Rigsdagen

forelagte Lovforslag om ny Lønningsbestemmelser for Toldetaten har Repræsentationen ment at burde genoptage sine Bestræbelser for at tilvejebringe ændrede og for Skibsfarten mere hensigtsmæssige Bestemmelser om Toldvæsnets Ekspeditionstid og Toldopsynet ved Skibene udenfor Ekspeditionstiden. Repræsentationen har derfor herom indgivet et Andragende*) til Rigsdagen og Finansministeriet. (Sluttet).

Kjøbenhavn, d. 26. Maj 1908.

Jernskibsværfterne og den ny Toldlov. I Anledning af den nu gennemførte Toldlov har Etatsraad Martin Dessau til »Nationaltidende« udtalt følgende om Jernskibsværfternes Stilling:

»Efter den gamle Toldlov kan et nyt Skib indføres hertil fra Udlandet mod en Toldafgift af 3 pCt. af Skibets Værdi, medens de indenlandske Skibsbyggerier maa betale 4 à 6 pCt. af Værdien af de Materialer, der medgaar til et tilsvarende Skibs Bygning. Denne fuldkommen urimelige Toldlovgivning kunde snart have holdt 50 Aars Jubilæum, og det vil derfor kunne forstaaes, at danske Skibsbyggerier med Tilfredshed ser, at dette uværdige Forhold endelig ophæves ved den ny Toldlov.

Samtidig med at Indførsels-Tolden paa Skibe ophæves, faar danske Skibsbyggerier fremtidig Toldgodtgørelse for alle Skibe, der bygges her i Landet, hvad enten disse skal gaa under fremmed eller dansk Flag, dog at denne Toldgodtgørelse ikke maa overstige 2 pCt. af Skibets Værdi. Denne Bestemmelse kan blive til Skade for danske Værfter og er ganske urimelig; men det Fremskridt, der er sket, er saa stort, at den ny Toldlov af danske Skibsbyggerier alligevel maa hilses med Glæde.

Skibsfarten arbejder under saare vanskelige Forhold, og dansk Skibsbygnings-Industri er hidtil bleven saa ilde behandlet af den bestaaende Lovgivning, at man øjeblikkelig burde have hævet Tolden paa Skibe og Skibsbygnings-Materiale f. Eks. samtidig med, at Tobakstolden blev forhøjet.«

Mønstringsforhold i Hull. Det danske Konsulat i Hull meddeler i sin Aarsberetning for 1907:

Der var i Aarets Løb et ualmindelig stort Antal Paa- og Afmonstringer om Bord paa danske Skibe, ialt 305 og 24 Tilfælde af Rønning. Dette var vel hovedsagelig forarsaget ved den Knaphed paa Folk, som fandt Sted overalt, hvilket havde til Følge, at »Boardingmasters« og »Crimps« var meget ivrige for at overtale Folk til Rønning.

Saa vel Board of Trade som de stedlige Myndigheder gør store Anstrengelser for at hæmme dette Onde, og i adskillige Tilfælde blev de skyldige i Politiretten idomt svære Boder. Byraadet har i den senere Tid vedtaget Love i Følge hvilke ethvert Hus, for at faa Lov til at tage Søfolk i Logi, maa have særlig Bevilling og være specielt registreret. Herved gives der Autoriteterne bedre Kontrol med disse, og i Tilfælde som ovennævnte, hvor Personer idomles Boder for at have overtalt og hjulpet Søfolk til at rumme, blev deres Bevilling dem frataget. Antallet af daarlige Boardinghuse er som Følge heraf blevet formindsket.

I Modsætning hertil er det »Skandinaviske Sømandshjem«, som tilhører »Foreningen for Oprettelse af skan-

*) Andragendet til Rigsdagen fandtes gengivet i *Dansk Søfartstidende* af 18. Januar d. A.

dinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, og hvis Bestyrer er dansk, med hvert Aar blevet mere og mere anerkendt og benyttet af Øvrigheden og Board of Trade, og dets Stilling saaledes mere og mere konsolideret. Hjemmet er nu det bedste Sted i Hull, hvor Kaptajnerne kan henvende sig for at faa Folk, og jo mere det benyttes paa denne Maade af Forerne, desto stærkere vil dets Stilling blive, og desto bedre vil det kunne optage Kampen mod Cimpuvæsnet i saavel Søfolkens som Skibsfartens Interesse. De fleste danske Kaptajner henvender sig allerede til Hjemmet, men det hænder alligevel ofte, at man af en eller anden Grund henvender sig til Boardingmasterne og derved støtter disse i deres ofte hensynsløse Færd. Konsulalet erfarer, at et stort dansk Rederi har udsendt Cirkulære til dets Førere om at henvende sig direkte til Hjemmet, naar der skiftes Folk i Hull, og det vilde være heldigt, om andre Rederier kunde følge dette Eksempel. Hjemmets Adresse er 21 Willon Street, Hollderness Road.

Der har i den senere Tid været flere Tilfælde, hvor Søfolk forhyrede paa ubestemt Tid med danske Skibe har beklaget sig over ikke at kunne blive afmønstret andetsteds end i Danmark. De sædvanlige Forhyringsbetingelser er, at Afmønstring ikke kan forlanges inden Udløbet af 2 Aar, med mindre Skibet anløber en dansk Havn. Dette vilde selvfølgelig ikke kunne give Grund til nogen Klage om Bord i Dampskibe, som gaar i Østersø- og Nordsøfart, men Misfornøjelsen opstaar derved, at nogle Dampere i længere Tid blev anvendt i Tidcerteparti mellem Humberen og nærliggende kontinentale Havne uden at komme til Danmark hele Sæsonen igennem. I saadanne Tilfælde synes det ønskeligt, om det kunde meddeles Folkene ved Forhyringen i Danmark, at deres Engagement muligt vilde blive for en længere Periode end sædvanlig. Konsulalet har derfor fundet det tilraadeligt i saadanne Tilfælde at foreslaa en begrænset Tid for Forhyringen, naar Folk forhyredes her.

Ophold i Humber Havnene. Balteon Certepartiets § 5. Den meget omtalte »Mauranger« Sag, Skibsreder W. Larsen ktr. Firmaet Sylvester & Co. har d. 21. ds. fundet sin endelige Afgørelse for *House of Lords*. Ved Dommen, der gik Rederiet imod, er det nu fastslaaet, at efter engelsk Ret betragtes Ophobning af Tonnage i Dokken, der hindrer Skibets Adgang til Sponten, som en Hindring, der efter Balteon Certepartiet bevirker, at Lastetiden ikke drejer, uagtet det i dette Certeparti er udtrykkelig bestemt, at Tiden skal begynde at dreje fra det Tidspunkt, da der er givet skriftlig Meddelelse om, at Skibet er klar til at laste.

Norske Lasteliniebestemmelser. Fra Kristiania meddeles det, at der sammen med et Forslag om Skibes Sødygtighed vil blive forelagt Stortinget et Forslag til Lov om Lasteliniebestemmelser. Disse vil formentlig komme til at træde i Kraft d. 1. Januar 1909 samtidig med de engelske.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ⁴³/₁₉₀₈, afsagt den 13. Maj 1908. Styrmand Lars Larsen, Svendborg mod Grosserer Heinrich Pingel som Reder for Dampskibet »Heini«.

Den 25. Februar d. A. afmønstredes Citanten, Styrmand Lars Larsen af Svendborg her i Kjøbenhavn fra

Dampskibet »Heini« lidende af Betændelse i venstre Haandled, for hvilken han en halv Snæs Dage i Forvejen for Skibets Regning havde søgt Lægehjælp i Gjedser. Den derværende Læge konstaterede en betydelig Ansamling ved Ledet, hvis Funktioner var totalt ophævet, hvorfor han tilraadede Sygehusbehandling. Da Citanten ikke mentes at kunne undværes om Bord paa den Tid, behandlede Lægen ham selv, hvorved der indtraadte nogen Bedring, men han maatte dog afmønstres, da han kom her til Byen. Straks efter Afmønstringen henvendte Citanten, der af Kaptajnen havde faaet Attest om sin Sygdom, sig til Indstævnte for at faa Godtgørelse for Kur og Pleje efter Sølovens § 90. Efter Citantens Fremstilling nægtede Indstævnte pure at betale noget under Henviisning til, at Citanten efter hans Mening ikke var uarbejdsdygtig. Citanten rejste da til sit Hjem i Svendborg lod sig underkaste yderligere Lægebehandling og indhentede Attester fra Lægerne i Gjedser og Svendborg, hvorefter han maa antages ved Afmønstringen og længere Tid derefter at have været uarbejdsdygtig. Han har derefter anlagt nærværende Sag, hvorunder han har paastaet sig tilkendt Godtgørelse for Lægeattest og Lægeregning fra Svendborg 18 Kr., Medicin Kr. 5,59, Lægeattest fra Gjedser Kr. 4, 8 Dampbade Kr. 8, samt Pleje i 4 Uger Kr. 28, ialt Kr. 63,59 med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, subsidiært mod Betaling af Kr. 33,60, hvad et Ophold paa Frederiks Hospital i 4 Uger vilde have kostet, idet han har gjort gældende, at han ikke har afvist Citanten, men kun forlangt at denne, hvis han var uarbejdsdygtig, skulde lade sig indlægge paa Frederiks Hospital, hvilket Citanten undlod, idet han foretrak at rejse hjem til Svendborg.

Indstævnte har imidlertid ikke mod Citantens Benægtelse bevist at have fremsat det anførte Tilbud om Hospitalsbehandling for i et Brev til Citantens Sagfører af 28. Februar d. A., da Citanten allerede, efter hvad der maa antages, var rejst til Svendborg, og i hvert Tilfælde synes Indstævnte ikke at have gjort sit til at sætte Citanten i Stand til at blive indlagt ved at medgive ham det fornødne Kautionsbevis for Betalingen til Hospitalet. Da nu Citantens Forlangende paa ingen Maade ses at gaa ud over, hvad han med Rimelighed kan have Krav paa, vil hans Paastand være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til Kr. 15, idet navnlig ogsaa de indhentede Lægeattester findes at have været nødvendige til Dokumentation af Citantens Paastand.

Dom i S. S. Nr. ⁵¹/₁₉₀₈, afsagt den 13. Maj 1908. Tiltalte Maskinassistent C. A., der fra 19. Febr. 1907 havde været udmønstret paa ubestemt Tid med S/S »Jomsborg« som Maskinassistent, rømte i Sydney d. 4. Majs. A. Grunden til Rømningen var efter hans Opgivende den, at han i Mandskabets Overværelse var bleven slaaet af 1. Styrmand om Bord, men han har erkendt, at han ikke i denne Anledning har klaget til Kaptajnen, samt at han ingen Anledning har til at antage, at han ikke hos denne vilde finde fornøden Beskyttelse.

Dømt efter § 298 i Søloven til en Straf, der efter Omstændighederne, og navnlig ogsaa under Hensyn til hans Stilling om Bord, ikke findes at kunne bestemmes til mindre end simpelt Fængsel i 3 Uger, hvorhos han vil have at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har der i den sidste Uge ved-

varende været Mangel paa prompte og passende Ladninger særlig fra de vestlige Havne, medens de østlige og nordlige Havne dog har bedret sig med enkelte ny Laster. Raterne, der bydes, er i mange Tilfælde aldeles meningsløse, navnlig for Laster der ikke er aldeles modne til Afskibning, saa at der kun er sluttet faa Fragter i denne Fart, og det tør betragtes som heldigt, at der kun har været enkelte fragtledige Skibe fremme.

Tyskland har enkelte Havre- og Hamplaster, Vest- og Sydsverig samt Østnorge er uden Liv naar undtages enkelte spredte Ladninger, Rusland har saa at sige ikke været i Betragtning endnu, idet der ikke er Laster for denne Fart. Østverig og Finland har derimod nogle Ladninger saa vel for prompt som senere Afskibning for passende Sejlere.

Returfragterne Vest fra er fremdeles lave, men der er dog nogle flere Kullaster i de fleste Retninger, og særlig er der flere nye Laster for Bottenhavne, saa at der er Tendens til en lille Stigning navnlig for Laster fra Lynn.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

230 Tons vaad Træmasse Drammen/Pontrieux 12 Fres., 110 Sldr. Stav Drammen/Themsen 24/6, Kombinationsfragt, 75 Sldr. D/B., Boards Kotka/Pontrieux 47 Fres., Kombinationsfragt, 210 Tons d. w. Königsberg/Østlengland 1/7¹/₂ Hvedebasis, 220 Tons Kul West Hartlepool/Fehmern £ 5.15, 320 Tons Clay Charlestown/Petersborg n. B. 7/, 340 Tons Kul Charlestown/Svendborg £ 6.

Fragtmarkedet for de mindre Sejlere er næsten daarligere siden vor sidste Beretning, særlig hvad de tyske Østersøhavne angaar. Raterne er vel paa det nærmeste de samme, hvorfor vi i det store og hele kan henvise til sidst opgivne Noteringer, men der har i den forløbne Uge været færre Ladninger i Markedet. Stettin gør dog maaske en Undtagelse, idet saa godt som alle Skibe dér i den senere Tid er bleven placeret og til nogenlunde Fragter, saaledes er sluttet for Rug til Danmark 4 à 4¹/₂ Mark, for Chamottevarer til Sølvborg 3 Mark. Til England udbydes nogle Havrelaster fra Østersøen, saaledes Rostock/London 6/6, Newcastle 6/ à 6/3, Stralsund/Østkysten inkl. London 8/. Hamburg, som har holdt sig i omkring 5 Mark, enkelte Dage endog højere, er atter noget lavere, dog er c. 4 Mark opnaaeligt til danske Havne.

Fra Sverig lyder Beretningerne ogsaa mindre gunstige, saaledes skal der i Halmstad være flere Skibe, som ikke har kunnet placeres derfra.

ab Kjøbenhavn er bl. a. sluttet Kokuskager til Rostock 2¹/₂ Mark, Hvede til Thisted 17 Øre samt nogle Skibe for Sparrer til Aarhus 5 Øre pr. Kbfd., men iøvrigt er det vedblivende usædvanligt flovt.

ab danske Provinshavne er det ligeledes meget roligt, og der bliver saa godt som ingen Skibe sluttet derfra.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskaberne Langeland og Helgenæs

holdt d. 28. April Generalforsamling. Det vedtoges, at Dampskibsselskabet Helgenæs indstiller sin Virksomhed mod at erholde udbetalt 5000 Kr. i Erstatning for Pakhus, Vogne og andet Materiel.

D. F. D. S.s Begravelseskasse

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

I Aarets Løb var alle Medlemmerne bleven underrettet om, at det paa D. F. D. S.s Begravelseskasses Generalforsamling i 1907 blev vedtaget at forandre Lovenes § 5 saalydende: »I Kontingent betaler hvert Medlem, saasnart et Dødsfald er indtraadt og anmeldt (§ 6), til det følgende Dødsfald: Medlemmer under 45 Aar Kr. 1,00, Medlemmer fra 45 Aar Kr. 1,50 og pensionerede Kr. 1,00.« Aaret bragte 6 Dødsfald, medregnet 1 i December 1906.

Kassens Indtægt for 1907, beløber sig til Kr. 4,222.75, Udgifterne beløber sig til Kr. 2,998.21, hvoraf Kr. 2,400 er udbetalt i Begravelseshjælp ved de ovennævnte 6 Dødsfald. Til Reservefondet er henlagt Kr. 775.00. Kassen tæller nu 509 Medlemmer og ejede ved Aarets Udlob Kr. 13,622.93.

Fra Sø og Land.

Esbjerg Handelsflaade. Ved Udgangen af 1907 var der ialt hjemmehørende i Esbjerg 173 Skibe med en Tonnage af 22,750 Tons, heraf 114 Fiskerfartøjer.

Bøge Navigationsskole. I den nu afsluttede 1sto Eksamenstermin 1908 bestod til den almindelige Styrmandseksamen 3 Elever; til Eksamen i 2den Afdeling bestod 5 i Navigation, 4 i Geografi og Vejrlære, 4 i Engelsk og 5 i Soret og Handelsvidenskab. 4 Elever bestod Sætteskipperproven.

Konsulatvæsnet. Under 28. f. M. er Joao Ribeiro de Faria Mesquita, Eneindehaver af Vin-Firmaet Jono Ribeiro de Misquita i Oporto udnævnt til dansk Konsul sammesteds.

Ved de fornylig afsluttede Maskinisteksaminer ved Orlogsværftet indstillede sig: Til Maskinpasserproven 20, hvoraf 15 bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen 91, hvoraf 66 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamen indstillede sig i Hovedproven 15, hvoraf 14 bestod; i Hjælpefagene 2, der begge bestod; i Maskinfagene 4, hvoraf 3 bestod, og i Tillægsproven i Elektroteknik 44, hvoraf 29 bestod.

Havarier og Forlis.

Ellis, Skonnert, er d. 19. ds. paa Rejse fra Esbjerg til Limfjorden kommen paa Grund paa Ørnereden.

Nordlyset, Fiskekutter af Esbjerg, er d. 20. ds., da den laa til Ankers, bleven paa sejlet af et tysk Fiskefartøj og har faaet en Del Skade. Da Kollisionen fandt Sted, var der intet Menneske at se paa det tyske Fartøj.

Nybygninger, Køb og Salg.

Bugserdamperen »Tyr« (Stabelnummer 119), bygget for Regning De forenede Bugsererselskaber i Kjøbenhavn, blev d. 23. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 81 Fod langt i Hoveddækket, 21 Fod bredt og 11 Fod 11¹/₂ Tomme dybt i Rummet og bliver forsynet med Compound-Maskine med Overflade Kondensation af 450 ind. HK.

Paa Skibsbygmester Gorm-Clausens Værft i Marstal løb d. 20. ds. en Nybygning af Stabelen. Skibet, der maaler 67 Tons, fik Navnet »Anne«, og skal rigges som Fore-and-aft-Skonnert. Fører bliver Kaptajn C. K. Hansen, som ogsaa er Ejer.

»Æro Avis«.

Den 22. ds. løb Skib Nr. 102 af Stabelen fra Ring-Andersens Træskibsværft, Svendborg. Motørskonnerten, som fik Navnet »Poul«, er bygget for Cementfabriken »Danmarks Regning, og skal være hjemmehørende i Aalborg. Den har en 40 HK. Motor og skal føres af Kapt. Levisen i Aalborg. Paa den ledige Bedding blev Kølen lagt til en ny Motorbaad til Kystfartsselskabet Fjellebroen.

»Svendb. Amtstid.«

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 25. Maj). Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillan 25. ds. herfra. — Alexandra, Nielsen afg. herfra 23. ds. til Riga. — Algarve, Borries, ank. Riga 23. ds. fra St. Petersburg. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Antwerpen 20. ds. fra Liban. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 21. ds. fra Lissabon. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 24. ds. fra Panderma. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 21. ds. til New York. — Arno, Strubberg, afg. Palermo 23. ds. til Algier. — Anrona, Fischer, ank. Riga 18. ds. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 23 ds. hertil. — Beira, Lunge, p. Brunshüttel 23. ds. for Antwerpen. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 20. ds. fra Kristiansand. — Chr. Broberg, Gothardt, afg. Sevilla 23. ds. til Lissabon. — Christian IX, Holm, p. Brunshüttel 23. ds. for London. — Dagmar, Bogvad, afg. Trångsund 22. ds. hertil. — Donro, Mortensen, p. Brunshüttel 25. ds. for Oporto. — Ellen, Østenson, ank. Riga 22. ds. herfra. — Florida, Andersen, ank. hertil 23. ds. fra B. Aires og Madeira. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 24. ds. fra Danzig. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 23. ds. fra Frederikshavn. — Georgios I, Sorensen, ank. Windau 23. ds. herfra. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 25. ds. fra Kristiansand. — Helge, Jousson, afg. herfra 23. ds. til Danzig. — Hengest, Mnech, ank. hertil 25. ds. fra Liban. — Hjelm, Sorensen, ank. Odense 24. ds. fra Stettin. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 20. ds. til Genua. — Jolantha, Simonsen, afg. Hull 22. ds. hertil. — Karin, Rüberr, ank. Stettin 21. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. Liban 24. ds. fra London. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 13. ds. fra Newcastle. — Kiew, Jørgensen, p. Onessant 24. ds. for Bordeaux. — Kurisk, Gommesen, afg. Riga 24. ds. til Rouen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 20. ds. fra Liban. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 16. ds. fra Riga. — Louise, Kruse ank. Dunkerque 19. ds. fra Riga. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 24. ds. fra Stettin. — L. P. Holmblad, Svane, p. Algier 24. ds. for Tunis. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 24. ds. fra Pernau. — Moskø, Meldahl, ank. hertil 24. ds. fra Pillau. — Nicolai II, Kaaes, ank. Antwerpen 16. ds. fra Riga. — Nordivlland, Krægh, afg. Antwerpen 24. ds. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 25. ds. fra Reval. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 23. ds. til New York. — Perm, Christensen, afg. Windau 22. ds. til London. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 23. ds. fra Filadelfia. — Pregel, Harder, afg. Antwerpen 24. ds. til St. Petersburg. — Rogaland, Wiese, afg. Manchester 21. ds. til Liverpool. — Saga, Wiberg, afg. Dunkerque 23. ds. hertil. — Saxo, Larsen, ank. Gelle 24. ds. fra Stockholm. — Seino, Damot, ank. St. Petersburg 21. ds. herfra. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 17. ds. til Filadelfia. — Tiber, Beck, ank. Robertsfors 22. ds. fra St. Petersburg. — Tyr, Thuring, ank. hertil 24. ds. fra Windau. — United States, Wulff, laster i New York. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 23. ds. fra St. Petersburg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Chatham 14. ds. til Cardiff. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Muehlgraben 18. ds. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newmills 13. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Blyth 19. Maj til Cambellton. — Helmer March, Thorsøe, ank. Cape Tormentine 10. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Kronstadt 16. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. St. Petersburg 9. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hamburg 15. ds. — Alexander Shnkoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Januar. — Johan Siem, Nielsen, afg. Hull 22. ds. til St. Petersburg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. December.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Blyth 18. ds. — I. N. Mødvig, Hahn, afg. Blyth 22. ds. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 21. ds. — Rolf, Olsen, afg. Kronstadt 21. ds. — Niels R. Finzen, Matthiessen, afg. Kronstadt 22. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Kramfors 24. ds. — Helge, Vaaben Hansen, ank. Gelle 23. ds. — Martha, Christensen, ank. Rouen 21. ds. — Elna, Rathje, afg. Blyth 22. ds. — Therese, Pedersen, afg. Huerva 22. ds. — Simone, Møller, afg. Ørnskoldsvik 23. ds. — Jeanne, Løffer, afg. Sunderland 22. ds. — Vera, Riso ank. Calais 21. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 24. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Kronstadt 22. ds. til Bremen. — Nautik, N. Nielsen, afg. Goole 20. ds. til Aalborg. — Nexos, Basse, ank. Borgå 21. ds. — Ellen, Hansen, afg. Swansea 19. ds. til Wisby. — Fylla, Christensen, ank. Blyth 23. ds. — Gerda, Iversen, afg. Manchester 23. ds. til Jersey. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 22. ds. for Königsberg. — Inger, Larsen, ank. Königsberg 19. ds. — Cito, Thøgersen, afg. Glasgow 22. ds. til Brake. — Bodil, Uldall, pass. Hanstholm 23. ds. for Ghent. — Dagmar, Mathiasen, ank. Wihorg 23. ds. — Nerma, K. M. Nielsen, afg. Bridnort 23. ds. til Blyth. — Alfa, Lanritsen, afg. Grimshy 20. ds. til Wisby.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Riga 22. ds. — Ingrid, Winther, pass. Dartmouth 20. ds. for Stettin. — Karen, Erikson, ank. Narva 21. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Stugsund 20. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. Trelleborg 22. ds. — Dagny, Sorensen, pass. Helsingør 21. ds. for Manchester. — Mary, Clausen, pass. Frederikshavn 21. ds. for Mistle.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Hull 20. ds. — Russia, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 22. ds. — Carl Hecksher, Starck, ank. St. Petersburg 18. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. ds. — Normannia, Eriksen, ank. St. Petersburg 16. ds. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 20. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Tynen 13. ds. — Livonia, Skov, ank. St. Petersburg 21. ds.

Østersøen. Cimbrria, Poulsen, afg. Rotterdam 5. ds. — Patria, Dam-Larsen, afg. Methil 20. ds. — Gratia, Sorensen, ank. Halmstad 21. ds. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 22. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Hull 19. ds. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 19. ds. — Caledonia, Storm Hansen, ank. St. Petersburg 18. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. Methil 23. ds. — Kotonia, Rasmussen, afg. Swansea 22. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Emden 21. ds. — Granaria, Jørgensen, afg. Rotterdam 23. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Estonia, Winckler, ank. St. Petersburg 22. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Hamburg 22. ds. — Solandia, Tronsegard, ank. Arendal 22. ds. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 22. ds. — Fumentia, Andersen, afg. Mobile 20. ds. — Bosnia, Skovgaard, afg. Spezia 19. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 22. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Wihorg 21. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. Torre Annunziata 12. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Tyne 24. ds. — Frodonsborg, Fischer, ank. St. Petersburg 16. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Huerva 16. ds. til Hamburg. — Jomsborg, Mathiesen, ank. St. Petersburg 11. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Adramite 22. ds. til Stettin. — Rosenborg, Schultz, afg. Pernau 20. ds. til Dunkerque. — Skanderborg, Jensen, afg. Methil 19. ds. til Kronstadt. — Stogelborg, Lund, ank. Bougie 19. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Hull 21. ds. — Søborg, Hansen, afg. Genua 18. ds. til Benisaf. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 22. ds. til Kristinestad.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Kronstadt 17. ds. — Marselishorg, Andersen, ank. Hamburg 24. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Genua 20. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Trångsund 20. ds. til Calais. — Tuborg, Agerlin, ank. Livorno 19. ds. — Ulfsborg, Møllrup, afg. Svane 9. ds. til Hamburg. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 11. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Dunkerque 22. ds. til Newcastle. — Dansborg, Kühl, afg. Cape Tormentine 16. ds. til Browhead f. O. — Jægersborg, Larsen, afg. Aberdeen 22. ds. til Newcastle. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 24. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. Riga 20. ds. til Rotterdam.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 23. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Wihorg 21. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Ripola 18. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Blyth 20. ds. til Kronstadt.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. Libau 17. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Samui de Fine Licht, ank. Middleshro 20. ds. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 16. ds. til Hongkong. — Sibirien, Madsen, ank. Kohsilbag 23. ds. — Indien, Berg, afg. Singapore 23. ds. til Colombo. — Tranquebar, van Deurs, afg. Colombo 11. ds. til Suez. — Cathay, Jensen, afg. Marseille 19. ds. — Anamba, Juul Hansen, ank. St. Petersburg 15. ds. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. April. — Cambodia, Knudsen, afg. Singapore 10. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Portland 16. ds. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21. ds. til Havre. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 19. ds.

Øro. Erindring, Nielsen, ank. Ørnskoldsvik 19. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Snudsvall 21. ds. — Enigheden, Jensen, har pass. Kjøbenhavns Red naa Rejse fra Hernosund til Granville. — Langeland, Knudsen, ank. Marstal 22. ds.

Svendens & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. West Hartlepool 24. ds. — G. Koch, Jørgensen, pass. Hirtshals 24. ds. for østg. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Holmsund 24. ds. — Hans Tavsens, Klaborg, ank. Trångsund 24. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Wasa 20. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Åbo 22. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kotka 20. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ligger i Kronstadt. — T. M. Werner, Carlsen, afg. Pillau 22. ds.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, ank. 25. ds. til Reval. — Farmatyr, Nielsen, ank. 24. ds. til Horsens. — Bogatyr, Nielsen, ank. Riga 25. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. Frederiksstad 21. ds. — Absalon, Grau, afg. Hudiksvall 22. ds.

til Rotterdam. — Erik, Poulsen, afg. Aalborg 22. ds. til Burnt-island. — Hugo, Steen, ank. Penarth 22. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. St. Petersborg 22. ds. til Berwich. — Josey, Damm, ank. Bristol 24. ds. — Anna, Jeusen, afg. Stettin 24. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brauth, pass. Skagen 23. ds. for Stettin. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Swansen 11. ds. — Krouprinsesse Louise, Nielsen, ank. Korsør 17. ds. — Urania, Clausen, afg. Tyne 23. ds. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 21. ds. — Nordland, Petersen, afg. Kronstadt 22. ds. — Krouprins Frederik, Andresen, afg. Blyth 23. ds. — England, Andersen, afg. Windau 14. ds. — Holland, Poulsen, afg. Methil 21. ds. — Rusland, Madsen, ank. Hamburg 20. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. Tyne 22. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 22. ds. — Europa, Hansen, ank. Königsberg 20. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. Kings Lynn 15. ds. — Frankrig, Friis, afg. Huerva 21. ds. — Belgien, A. Nielsen, ank. Kuivousaari 17. ds. — Dronning Olga, Petersen, ank. Kotka 21. ds.

Torm. Sara, Jeusen, ank. Riga 18. ds. — Helene, Sørensen, afg. Riga 21. ds. — Agnete, Pedersen, afg. West Hartlepool 23. ds. — Hermia, Damm, ank. Riga 21. ds. — Alice, Schultz, afg. Antwerpen 24. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 22. ds. til Stettin. — Fulton, Jørgensen, ank. London 22. ds. — Newton, Andersen, ank. Windau 9. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 16. April. — Washington, Nielsen, afg. Kuivousaari 22. ds. til Calais.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, afg. Hartlepool 23. ds.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Prinsesse Marie, Pedersen, ank. Newcastle (NSW.) 21. ds. fra Iquoque.

Fans. Sønderho. Killona, Hansen, afg. Kuba 4. ds. til London.

Æro. Amalie, Andersen, ank. Borgarnäs (Island) 18. ds. — Hermod, Dreimann, ank. Ekseter 18. ds. — Anne, Mikkelsen, ank. Rio Grande do Sul 18. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, pass. Iudsejlingen til Giroude 19. ds. — Karoline, Christensen, ank. Swinemünde 19. ds. — Kirstine, Rasmussen, ank. Stettin 19. ds. — Dronning Louise, Lauritsen, ank. Trondhjem 19. ds. — Marie, Rasmussen, ank. Stønderupskov 19. ds. — Debora, Rasmussen, ank. Stykkisholm 19. ds. — Herkules, Bøger, ank. Danzig 20. ds. — Ofelia, Clausen, ank. West Wemyss 19. ds. — Kirstine Jeusen, Raahauge, ank. Horsens 20. ds. — Claudia, Aaberg, afg. Colou (La Plata) 19. ds. til Kaualen f. O. — Aron, Sørensen, ank. Marstal 20. ds. — Salvador, Kromann, ank. Odense 20. ds. — M. Hay, Petersen, ank. Solmundefjord 19. ds. — Ingolf, Nyman, er afg. fra Blaukaholm til Ipswich. — Diana, Hansen, ank. Ramsgate 20. ds. — Alma Marie, Hansen, har pass. Far Head for nordg. — Johanne, Stegmann, ank. Aalborg 20. ds. — De tvønde Brødre, Boye, ank. Fakse Ladeplads 20. ds. — Amor, Hansen, ank. Swinemünde 21. ds. — Bien, Petersen, ank. Pillau 21. ds. — Rigmor, Petersen, afg. Kjøbenhavn 21. ds. til Karlshamn. — Alf, Hansen, ank. Esbjerg 22. ds. — Niels, Caspersen, ank. Poole 21. ds. — Ellen, Lauritzen, ank. Sundswall 22. ds. — Norma, Christensen, pass. Dungeness 19. ds. for vestg. — Salus, Jeusen, ank. Tonsberg 22. ds. — Olga, Bonnellykke, ank. Kjøge 23. ds. — Ami, Christensen, ank. Fakse Ladeplads 23. ds. — Æro, Christensen, ank. Stugsund 23. ds. — Bertha, Carlsen, ank. Kjøbenhavn 23. ds. — Juliane, Christensen, pass. Dungeness 20. ds. for vestg. — Concordia, Madsen, pass. Kjøbenhavns Red 22. ds. paa Rejse fra Ronueby til Aberdeen. — Nielsine, Christensen, ank. Kjøbenhavn 22. ds.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 26. Maj 1908. — So- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra So og Laud. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsfetterretninger.

LANDMANDSBANKEN

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

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klasse dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Limfjorden.

I Oddeud Nord er der aabnet en velforsynet Skibsprovianterings-Forretning.

Brødrene Stabell.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skib til Salg.

Et Fartøj lige under 20 Br. Tons, 90,000 Pd. d. w., som ny, god Sejler, er til Salg straks. Billet, mrk.: „Galease 267“, indlægges paa dette Blads Kontor.

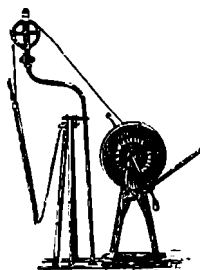
Motorbaad.

Beskæftigelse for en mindre Motorbaad, enten med Fragt-sejlads, Passagerer, Postrute, Bugsering eller lign. for kortere eller længere Tid, ønskes. Billet, mrk.: „Motorbaad 271“, modtager dette Blads Kontor i Løbet af kort Tid.

Sandballast

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

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Frivillig Auktion

over

en Staallægter.

Efter Begæring af Sagfører Olaf Larsen bliver ved frivillig Auktion, der afholdes paa Auktionsdirektørens Kontor, Walkendortsgade 16,

Lørdag den 30. Maj d. A. Kl. 1¹/₂,

bortsolgt en Staallægter af Dimensioner 80' lang, 15' bred og 6' 10" dyb, Lastevne c. 125 Tons. I Lægteren kan indsættes enten Dampmaskine eller Motor.

Lægteren, der henligger i Nyhavn paa Charlottenborgsiden mellem Heibergsgade og Holbergsgade, kan daglig beses fra Kl. 1—2.

Konditioner henligger til Eftersyn her paa Kontoret og Genpart deraf samt øvrige Salget vedrørende Dokumenter paa Sagfører Olaf Larsens Kontor, Krystalgade 22.

Auktionsdirektørens Kontor i København, den 19 Maj 1908.

Kyhse.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i
Skibsproviant.

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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansen“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri

Vejle

anbefaler sig med alt til Faget henhørende Reel og billig Betjening garanteres.

AXELLUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager

(sp. Søsager).

Captain Axel Björklöf

Stevedore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

**Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.**

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 9221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresso „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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre

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.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Fredag den 29. Maj 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Palat
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wlrelope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

De private Assurandører i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
 Private.

Telefon-Nr.
 6.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

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

Rustbeskyttende Farve
 til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 9210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Otto Monsteds
 (LIMITED)
Margarine
 Specielt præpareret for Skibsbrug
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
 Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken
OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

PNEUMATIC PLANT

Accommodation for 15 Steamers

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Sluttet.)

Sølovens §§ 71 og 72. Indenrigsministeriet har tilstillet Repræsentationen en Skrivelse fra Udenrigsministeriet, hvori dette Ministerium har rejst Forespørgsel om Forstaaelsen af Bestemmelserne i Sølovens §§ 71 og 72. Af den nævnte Skrivelse fremgaar det, at en af de danske Generalkonsuler i Udlandet har anmodet om Udenrigsministeriets Instruktion i Anledning af en Anmeldelse, han havde modtaget fra Føreren af et dansk Dampskib om, at denne havde antaget Mandskab til en Rejse, som i Skibsbemandslisten angaves »Fra (Byens Navn) og videre«. Under Henviisning til Sølovens §§ 71 og 72, der udtrykkelig forlanger en tydelig og nøjagtig Angivelse af den Rejse, hvortil den forhyrede er antagen, har Generalkonsulen ønsket Ministeriets Instruktion om, hvorledes han fremtidig bør forholde sig overfor en saadan Anmeldelse, idet han, indtil modsat Instruktion foreligger, har ment at burde modsætte sig en saadan, uanset at det maa anses som fast Kutyeme at angive Rejsen i Skibsbemandslisten med en vis Ubestemthed, saaledes navnlig »til N. N. og videre«.

Repræsentationen har i denne Anledning til Indenrigsministeriet afgivet en Erklæring om, at den saaledes omtalte Fortolkning af Sølovens § 71 ikke alene er uanvendelig i Praksis og i Strid med fast Sædvane, i hvert Fald for den langt overvejende Del af vor Handelsflaade, der er beskæftiget i almindelig Fragtfart, men at den ogsaa efter almindelige Fortolkningsregler er urigtig. Thi Sølovens § 82 siger, at Søfolk kan forhyres »for ubestemt Tid«, og Sølovens Motiver henviser netop som det i Livet sædvanlige til: et vist opgivet Sted med Tilføjningen »og videre«. Heraf følger, at § 71 forudsætter slige Forhyringer og med »tydelig og nøjagtig Angivelse« maa forstås: kun saa nøjagtig en Angivelse som efter selve Aftalens Indhold er mulig. § 71 stiller med andre Ord ingen Grænser for, hvad Aftalen maa gaa ud paa, men siger, at det aftalte skal indføres nøjagtig i Afregningsbogen, og i Følge § 72 skal det tillige indføres i Skibsbemandslisten.

Folkerummene i Skibene. Efter Anmodning af Indenrigsministeriet indtraadte i afvigte Aar Repræsentationens daværende Formand i et af Ministeriet nedsat Udvalg til at udarbejde Forslag til Ændringer i de ved Reglementet af 10. December 1892 givne Regler om Skibsmandskabets Opholdsrum.

Udvidelse af Kjøbenhavns Frihavn. Repræsentationen har haft Lejlighed til at udtale sig om en Plan for Udvidelse af Kjøbenhavns Frihavn mod Nord ved Anlæg af to Moler og har herunder foreslaaet en Række Ændringer med det Maal for Øje at sikre saa gode Besejlingsforhold som muligt.

Dispachør-Eksamen. Efter Indenrigsministeriets Anmodning har Repræsentationen udpeget to henholdsvis i Søfartsforhold og i Søassuranceforhold kyndige Mænd til at indtræde som Medlemmer af den til Afholdelse af Dispachør-Eksamen beskikkede Kommission. Efter Repræsentationens Indstilling valgte Ministeriet hertil Kaptajn A. V. Knudsen og Direktør Carl Will.

Skolen for Skibskokke gøres i Beretningen til Genstand for udførlig Omtale. Den har imidlertid straks efter sin Oprettelse været indgaaende omtalt her i Bladet, og vi skal derfor ikke ved denne Lejlighed paany komme ind paa denne Sag.

Lovgivning om Aktieselskaber. Under 22. Oktober 1900 blev der af Indenrigsministeriet nedsat

et Udvalg med det Hverv at udarbejde et Udkast til Lov om Aktieselskaber. Dette Udvalg indsendte under 26. April 1901 et saadant Udkast til Indenrigsministeriet. Fællesrepræsentationen var ikke repræsenteret i det nævnte Udvalg, men modtog efter Afslutningen af dets Arbejder fra Indenrigsministeriet Eksemplarer af det udarbejdede Lovudkast. Repræsentationen indhentede Erklæringer om dette fra Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening, i hvilke der fremsattes en Række Indvendinger mod Udkastets Bestemmelser. Disse Erklæringer indsendtes af Repræsentationen til Indenrigsministeriet med en Udtalelse om, at den i sin Helhed kunde give dem sin Tilslutning, og samtidig anmodede Repræsentationen Ministeriet om at faa Lejlighed til at udtale sig om et Lovforslag om Aktieselskaber, forinden et saadant maatte blive fremsat.

Denne Sag har derefter hvilet, indtil Indenrigsministeriet i afvigte Aar har tilstillet Repræsentationen det ovennævnte Lovudkast til Erklæring, idet Ministeriet har under Overvejelse for Rigsdagen at fremsætte et Forslag til Lov om Aktieselskaber. Repræsentationen har derefter nedsat et særligt Udvalg til at gennemgaa og stille Forslag til Ændringer til Lovudkastet. Dette Udvalg havde dog ikke afgivet Betænkning ved Beretningens Afslutning.

Kjøbenhavn, d. 29. Maj 1908.

Fiskefartøjers Lanterneføring. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 21 d. A. findes gengivet en i Fiskeri-Beretningen for 1906—1907 indeholdt Indberetning til Marineministeriet fra Chefen for Inspektionsskibet om »Ureglementeret Lanterneføring«. I nøje Tilslutning til denne kommer nu fra svensk Side den meget beklagelige Søulykke, der hændte Natten til den 5. ds. udfør Skagen, hvor den svenske Damper »Urda« oversejlede Fiskebaaden »Tärnan«, som straks sank, og hvis hele Besætning druknede, da Mørket gjorde Redning umulig.

I »Svensk Sjöfartstidning« for d. 12. ds. rettes en stærk Bebrejdelse mod Fiskerne for deres Ligegyldighed overfor Lanterneføring, ved hvilken de udsætter deres eget og deres Medmenneskers Liv for alvorlig Fare. Kaptajn Hansen der førte »Urda« mener nemlig at turde paastaa, at »Tärnan« hverken førte reglementerede Lanterner eller viste noget andet Lys. Bladet mener at Lovgivningsmagten burde træde til og fastsætte strænge Straffebestemmelser, Fængselsstraf eller en Bøde, for enhver, der antræffes paa Søen uden at føre de reglementerede Lanterner. En saadan Straf vil være af større Betydning for Fiskerne som for enhver anden Søfarende end den Fare de dog daglig er udsat for.

Beskatning af udenlandske Bjergningsselskaber. Kristiania, d. 26. Maj. (Ritz. Bur.). Stortingets Budgetkomité indstiller, at et Forslag om Beskatning og mulige særlige Afgifter paa udenlandske Bjergningsselskaber oversendes Regeringen. Der er efter Forlydende i »Morgenbladet« Enighed i Komitéen om, at udenlandske Bjergningsselskaber, som opererer i Norge, bør være Genstand for Beskatning. Komitéen foreslaar Stortinget at vedtage en Udtalelse om, at Sagen maa foreligge i fuldfærdig Stand til næste Stortingssamling.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Juni Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Brd. 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. Brd., men nordvestlige Syd for 48° N. Brd. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV. og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og S. og SV. for disse hersker der en Del Vindstille og svagere Vinde.

Juni er, hvad de store Damperruter til New York angaar, en af de roligste og mest tørre Maaneder i Aaret.

Kystvinde. Ved de engelske Kyster og i Biskaya Bugten er Vindene meget foranderlige, og Vindretninger mellem NØ. og Ø. forekommer hyppigt. Ved Portugals Kyst er Vinde mellem NV.—NØ. fremherskende. Ved Madeira og de Kanariske Øer 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. Brd., 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen til Bermudas Øerne. Strækningen Syd for Linien: Lissabon—Azorerne—Florida Strædet er stormfri.

Taagehyppigheden 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. Brd. er Vejret, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Halleras 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 den 19. Maj, at der i Slutningen af April og Begyndelsen af Maj er truffet store Ismasser paa Nordøstsiden af de store New Foundlands Banker og ved Sydkysten af New Foundland. At dømme efter de indløbne Meddelelser synes Isen ikke at være trængt langt frem mod Syd, den er sylligst truffet paa 43° 40' S. Brd. og 52° 50' V. Lgd. Ismasserne i St. Lawrence Bugten er ved at gaa bort gennem Cabot Strædet, hvorfra der er indløbet Meddelelse om flere Kollisioner med Isen.

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 tyrrenske Hav forekommer Vindstille nu hyppigere; hist og her overstiger de endog $\frac{1}{5}$ eller $\frac{1}{4}$ af alle Iagttagelserne.

Storme er i Juni overordentlig sjældne, selv en Vindstyrke af 7 efter Beaufort's Skala iagttages kun en enkelt Gang med vestlige Vinde.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet langs med den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, forekommer hyppigt 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.

Der er i de store Markeder stadig ikke de ringeste Momenter af oplivende Natur at spore, og det ser ud til, at de næste $\frac{2}{3}$ Maaneder, som ellers kan være slemme nok at komme igennem, i Aar vil blive ganske særlig døde, thi Laster, særlig fra Nordamerika og Østen, er næsten ikke til at opdrive, og naar der endelig er noget i Markedet, kan man næsten sige sig selv, at Raterne er nede paa saadanne Lavmaal, at der i heldigste Tilfælde kun lige kan sejles Stop for dem. Fra Sortehavet kan der intet Liv ventes førend hen i August/September Maaned, og fra Kanada som, nu da Sæsonen er inde, plejer at skaffe Beskæftigelse for en Mængde Dampere, slttes meget store Kvantum Træ af Turbaadene, der som sultne Ulve bortsnapper Varerne paa Trampdampernes Bekostning. Vender vi os fra de store Markeder til dem, der har langt den overvejende Interesse for dansk Skibsfart, nemlig Nord- og Østersøen, da er der her ikke alene en Smule Bedring at konstatere for prompt Lastning, men der synes at være ret rigeligt med Ladninger hele Sæsonen ud. De Rater, som Befragterne byder pr. Sommer og Efteraar, er dog gennemgaaende ikke fristende, og Lasterne bliver da ogsaa i Markedet, hvilket vi i de sidste Par Uger har konstateret, idet de stadig noteres i Listerne fra Mæglerne. Dette er et Tegn paa, at Rederne indtager en fornuftig og afventende Holdning, hvilket mange ogsaa ganske roligt kan, da de er mere eller mindre dækket til de høje Rater, der betales i Vinter, men selv de Redere, som ikke har sluttet forud, bør ikke forhaste sig, og Opgangen skal saa nok komme af sig selv.

Angaaende Noteringerne og Raterne i de forskellige Markeder er der ikke stort at sige. Svingningerne i Ugens Løb er ganske ubetydelige. La Plata Markedet er en Kende flovere, idet der sidst er sluttet til 14/ à 14/6 for Maj/Juni Lastning fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet mod 14/9 forrige Uge. Fra Bombay sluttedes et Par store Baade, ligeledes pr. Maj/Juni, til kun 8/ U. K. eller Kontinentet, to Lossehavne, inklusive Hamburg, hvilket er meget elendig Forretning, og andre Fragter fra Østen er paa et lignende lavt Niveau.

Blandt de sidste Befragtninger for prompt Lastning fra Østersøen skal vi nævne: 23/ D/B. $\frac{1}{3}$ Boards Kemi/Berwick (520), 22/6 D/B. $\frac{1}{2}$ Boards & Floorings Uleåborg og Brahestad/London (1,250), 22/6 à 23/ pr. Favn

Kortprops Sydfinland til Kulhavn paa Englands Østkyst, Frs. 25 D/B. $\frac{1}{5}$ Boards Riga/Rouen (700/900), $\frac{5}{6}$ firkantede Sveller Riga/Ardrossan (3,200 loads), Frs. 27 D/B. $\frac{1}{5}$ Boards Narva/Ghent.

Havarier og Forlis.

Heini, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 25. ds. ankommet hertil paa Slæb af Dykkerdampereu »Hertha«. Skibets Kedel er læk.

Nordpol, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 25. ds. i den Botniske Bugt faaet en stærk Lækage, forarsaget af Isen. Skibet maatte sættes paa Grund for at undgaa at synke.

Efter senere Meddelelse er Skibet kommet flot ved egen Højep og ind til Jakobsstad.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 27. Maj). Adolph Andersen, Schubert, ank. Königsberg 25. ds. herfra. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 26. ds. herfra. — Algarve, Borries, ank. Riga 23. ds. fra St. Petersburg. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Antwerpen 20. ds. fra Liban. — A. N. Hansen, Panske, ank. hertil 21. ds. fra Lissabon. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 25. ds. til Malaga. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 21. ds. til New York. — Arno, Strubberg, afg. Palermo 23. ds. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Riga 18. ds. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 26. ds. til Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Antwerpen 25. ds. fra Riga. — C. F. Tictøen, Thomsen, ank. New York 20. ds. fra Kristiansand. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Lissabon 26. ds. til Oporto. — Christian IX, Holm, ank. London 24. ds. herfra. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 26. ds. til Malaga. — Douro, Mortensen, pass. Brunschüttel 25. ds. for Oporto. — Ellen, Østenson, ank. Riga 22. ds. herfra. — Florida, Anderson, ank. hertil 23. ds. fra Buenos Aires og Funchal. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 24. ds. fra Danzig. — Garonuc, Kromann, afg. Kotka 26. ds. til Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, ank. Liban 26. ds. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 26. ds. fra Kristiania. — Helge, Jonsson, ank. Danzig 25. ds. herfra. — Hengest, Munch, afg. herfra 27. ds. til Liban. — Hjelm, Sorensen, afg. Aarhus 26. ds. til Aalborg. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 25. ds. for Genua. — Jolautha, Simonsen, ank. hertil 25. ds. fra Hull. — Kasan, Hansen, ank. Liban 24. ds. fra London. — Karin, Rüberg, ank. Stettin 21. ds. herfra. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 25. ds. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Bordeaux 25. ds. herfra. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 27. ds. for Ronen. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 26. ds. hertil. — Loire, Craignou, afg. La Rochelle 25. ds. hertil. — Louise, Kruse, ank. Havre 26. ds. fra Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 24. ds. fra Stettin. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Algier 24. ds. for Tunis. — Moskø, Meldahl, ank. hertil 24. ds. fra Königsberg. — Nicolai II, Kaes, ank. Antwerpen 16. ds. fra Riga. — Nordvilland, Kragh, ank. hertil 27. ds. fra Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisette, ank. hertil 25. ds. fra Reval. — Omsk, Jønsen, pass. Brunschüttel 25. ds. for Hull. — Oscar II, Hemmel, afg. Kristiansand 23. ds. til New York. — Pernu, Christensen, pass. Brunschüttel 25. ds. for London. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 23. ds. fra Filadelfia. — Pregel, Harder, pass. Holtenau 26. ds. for St. Petersburg. — Rosaland, Wiese, ank. Liverpool 22. ds. fra Manchester. — Saga, Wiberg, ank. hertil 26. ds. fra Dunkerque. — Saxo, Larsen, afg. Gese 26. ds. til Hernosand. — Seine, Dammt, afg. St. Petersburg 26. ds. til Frederiksbanen. — Texas, Ljssner, afg. Newcaste 17. ds. til Filadelfia. — Tiber, Beck, ank. Roberiford (Sikeå) 22. ds. fra St. Petersburg. — Tyr, Thaning, afg. herfra 26. ds. til Windau. — Valdemar, Johnsen, pass. Brunschüttel 26. ds. for Antwerpen.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, afg. Hull 22. ds. til St. Petersburg. — Pawel Andrejeff, Taunbeck, ank. St. Petersburg 9. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. Decbr. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 26. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hamburg 15. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. St. Petersburg 16. ds. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Menblgraben 18. ds. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newmills 13. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Blyth 19. ds. til Cambellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Cape Tormentine 10. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Aalborg 26. ds. — Madvig, Hahn, afg. Blyth 22. ds. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 21. ds. — Rolf, Olsen, afg. Kronstadt 21. ds. — Niels R. Finsson, Jørgensen, ank. Windau 24. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Hornosand 24. ds. — Hølg, Vaaben Hanson, ank. Dieppe 23. ds. — Martha, Christensen, ank. Rouen 21. ds. — Elna, Rathje, afg. Blyth 22. ds. — Therese, Pedersen, afg. Huelva 22. ds. — Simone, Møller, afg. Ørskjoldsvik 20. ds. — Jeanne, Løffer, afg. Snnderland 22. ds. — Vera, Risø, ank. Calais 21. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Ronen 24. ds.

Vesterhavet. Niehe, Jessen, pass. Kaiser Wilhelm Kanal 26. ds. for Bremen. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Norrsundet 23. ds. til Pasages. — Nautik, N. Nielsen, ank. Aalborg 23. ds. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 24. ds. for Wisby. — Fylla, Christensen, ank. Blyth 23. ds. — Gørda, Iversen, ank. Jersev 25. ds. — Hebe, Gregersen, ank. Königsberg 24. ds. — Bodil, Uldall, ank. Ghent 25. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Wiborg 24. ds. til Nantes. — Norma, K. M. Nielsen, ank. Blyth 25. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Wisby 24. ds.

Vulcan. Vnlean, Nielsen, ank. Burntisland 26. ds. — London, Bom, afg. Dunston 26. ds. til Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Königsberg 24. ds. — Bryssel, Brink, ank. Lekmosund 27. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Huelva 19. ds. — Wien, Boek Hansen, ank. Kristinestad 26. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Ripola 21. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. Torro Annziata 25. ds. til Huelva. — Flynderborg, Larsen, afg. Newcastle 23. ds. til Neufahrwasser. — Fredensborg, Fischer, ank. St. Petersburg 16. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Hamburg 25. ds. — Jernsborg, Mathiesen, afg. St. Petersburg 26. ds. til West Hartlepool. — Kronborg, Jensen, afg. Port Aethelai 22. ds. til Stettin. — Rosenborg, Schultz, ank. Dunkerque 26. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Kronstadt 26. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Bourie 23. ds. til Huelva. — Stjerneborg, Lund, afg. Hull 26. ds. til Ronen. — Søborg, Hansen, afg. Benesøf 23. ds. til Stettin. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kasko 25. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Høngersberg 24. ds. — Marsolishørg, Andersen, ank. Høngersberg 26. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Genua 20. ds. — Skodsbørg, Schmidt, afg. Trångsund 20. ds. til Calais. — Tørbørg, Agerlin, afg. Livorno 26. ds. til Huelva. — Ulfshørg, Møller, ank. Hamburg 26. ds. — Vordinghørg, Petersen, afg. Reval 26. ds. til Ghent.

Neptun. Aggershørg, Jørgensen, ank. Newcastle 25. ds. — Dansborg, Kühl, afg. Cape Tormentine 26. ds. til Brownhead f. O. — Jægershørg, Larsen, afg. Newcastle 23. ds. til Pillau. — Kallundhørg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 27. ds. til Jacobst. — Taarnborg, Matzen, ank. Rotterdam 26. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Kjøbenhavn 26. ds. til Riga.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Wiborg 23. ds. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Ripola 18. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Blyth 20. ds. til Kronstadt.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Borgesen, afg. Liban 26. ds. til Rotterdam.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Granville 24. ds. — Energi, Svare, ank. Honfleur 25. ds. — Skjoldnæs, Hansen, ank. Marstal 25. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 18. ds. — Helene, Sorensen, afg. Riga 21. ds. — Agnete, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Hermin, Dam, ank. Riga 21. ds. — Alice, Schultz, afg. Antwerpen 24. ds.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Trångsund 26. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Åbo 22. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Swinemünde 26. ds. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Trångsund 24. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. West Hartlepool 25. ds. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Holmsund 24. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. St. Petersburg 26. ds. — T. M. Werner, Carlsen, ank. Piteå 25. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 22. ds. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Freja, Nielsen, ank. St. Petersburg 24. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Lübeck 26. ds. til Morbylange.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hauch, afg. Tynen 23. ds. til Bonn. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Swansea 26. ds. til Catania. — Ove Gjedde, Jans, afg. Syracuse 16. ds. til Hamburg.

Dansk Færøsk Havfiskeriselskab. Atlanta, Andresen, ank. Reykjavik 23. ds.

Skandia. Schach Steenberg, Fjæber, ank. Stockholm 24. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Riga 21. ds. til Rouen. — Allau, Nielsen, ank. Boness 25. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 26. ds. — Russia, Poulsen, ank. St. Petersburg 26. ds. — Carl Hecksher, Starck, ank. St. Petersburg 20. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. ds. — Normannia, Erichsen, ank. St. Petersburg 16. ds. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 20. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Tynen 13. ds. — Livonia, Skov, ank. St. Petersburg 21. ds.

Bstersøen. Cimbrja, Poulsen, ank. Filadelfia 25. ds. — Patrin, Dam Larsen, afg. Methil 20. ds. — Gratia, Sørensen, afg. Halmstad 24. ds. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 22. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 25. ds. — Gallia, Nielsen, ank. St. Petersburg 25. ds. — Caledonia, Storm Hansen, ank. St. Petersburg 18. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. Methil 23. ds. — Kotonia, Rasmussen, afg. Swansea 22. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Emden 21. ds. — Granaria, Jørgensen, afg. Rotterdam 23. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Estonia, Winckler, ank. St. Petersburg 22. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Sunderland 25. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Arendal 22. ds. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 22. ds. — Frumentia, Andersen, afg. Mobile 20 ds. — Boscia, Skovgaard, afg. Spezia 19. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 22. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Swinemünde 24. ds. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Neapel 24. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Windau 26. ds. — Urania, Clansen, pass. Reden 27. ds. for Stettin. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 21. ds. — Nordland, Petersen, pass. Reden 26. ds. for Rotterdam. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Swinemünde 27. ds. — England, Andersen, ank. Cardiff 23. ds. — Holland, Poulsen, ank. Hamburg 24. ds. — Rusland, Madsen, afg. Hamburg 26. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. Tyne 22. ds. — Lady Furness, C. Clausen, afg. Hamburg 26. ds. — Dronning Olga, Petersen, ank. Kotka 21. ds. — Europa, Hansen, ank. Windau 25. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Kings Lynn 24. ds. — Frankrig, Friis, afg. Huelva 21. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Koivoussaari 17. ds.

Det Østasiatiske Kompagni. Samni, de Fine Licht, afg. Antwerpen 27. ds. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 26. ds. til Honkong. — Siberien, Madsen, ank. Bangkok 23. ds. — Indien, Berg, afg. Penang 25. ds. til Colombo. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 27. ds. til Marseille. — Cathay, Jensen, afg. Marseille 19. ds. til Havre. — Anamba, Hansen, afg. St. Petersburg 25. ds. til Rotterdam. — Bintan, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. April. — Cambodia, Knudsen, afg. Singapore 23. ds. til Java. Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Kjøbenhavn 26. ds. til Rotterdam. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 16. ds. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21. ds. til Havre.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 28. ds. til Stettin. — Fulton, Jørgensen, ank. London 22. ds. — Newton, Andersen, afg. Windau 28. ds. til Dankerque. — Edison, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 24. ds. til Tyne. — Washington, Nielsen, afg. Koivoussaari 22. ds. til Calais.

Sejlskibe.

Eshjerg. Yrsa, Pedersen, ank. Neufahrwasser 26. ds. — Inga, Storm, afg. Eshjerg 12. ds. til Teignmouth. — Aetna, Pedersen, ank. Lemvig 23. ds. — Ella, Svendsen, afg. Eshjerg 19. ds.

Renne. Conreer, Jacobsen, ank. Malmo 18. ds. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Fakse 20. ds. — Freja, ank. Pillau 20. ds. — Castor, ank. Kalmar 20. ds. — Clara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Amalie, ank. Kalmar 22. ds. — Proven, Olsen, ank. Swinemünde 22. ds.

Svandborg. Kasper, Jørgensen, ank. Anstruter 18. ds. — Olga, Rasmussen, ank. Thorshavn 18. ds. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Kronstadt 18. ds. — Alfride, Boelykke, ank. Umeå 19. ds. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Stettin 18. ds. — Martin Nisson, Petersen, ank. Riga 18. ds. — Leif, Andersen, ank. Fnglefjord 19. ds. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Ronsker 19. ds. — Metha, Møller, ank. Middlesborough 19. ds. — Rota, Olsen, ank. Sandevaaik 19. ds. — Urda, Pilegaard, ank. Drøbak 19. ds. — Magnet, Gommesen, ank. Narvik 19. ds. — Ariol, Ravnemose, ank. Reval 19. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. Kolbykaas 19. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. Middlesborough 20. ds. — Immanuel, Jensen, ank. Norrkøping 19. ds. — Kirstine, Gommesen, ank. Raso 20. ds. — Ane, Jørgensen, ank. Ekenæs 20. ds. — Nanna, Madsen, ank. Gravesend 20. ds. — Newsky, Nielsen, ank. Aloa 20. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. Narvik 21. ds. — Norden, Andreasen, ank. Norrkøping 20. ds. — Freja, Jensen, ank. Umeå 20. ds. — Carl, Clemmensen, ank. Halmstad 21. ds. — Concordia, Henriksen,

ank. Stettin 21. ds. — Clytia, Nielsen, ank. Bridgeness 21. ds. — Mine, Nielsen, ank. Vestmænderne 3. ds. — Embla, Mikkelsen, ank. Newcastle 22. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Gustavsberg 21. ds. — Lindhardt, Madsen, ank. Fowey 18. ds. — Caroline, Bang, ank. Haugeraing 20. ds. — Jason, Hansen, ank. Örnsköldsvik 21. ds. — Martin, Wilde, ank. Norrkøping 21. ds. — Lvo, Jensen, ank. Wiborg 23. ds. — Pampa, Jensen, ank. Randers 23. ds. — Aktiv, Mouritzen, ank. Sundswall 21. ds. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Umeå 23. ds. — Kirstine, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 24. ds. — Erik, Rasmussen, ank. Cherboung 24. ds. — R. P. Petersen, Jensen, ank. Raumo 24. ds. — Najaden, Rasmussen, ank. Granton 23. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. Assens 24. ds. — Faders Minde, Nielsen, ank. Methil 25. ds. — Zmpa, Petersen, ank. Aberdeen 25. ds. — Marie, Andersen, ank. Middlesborough 25. ds. — Pallesen, Jensen, ank. Leith 25. ds.

Æro. Gloria, Fabricius, ank. Swinemünde 24. ds. — Wilhelmine, Jensen, afg. Kjøbenhavn 23. ds. til Stolpemünde. — Norden, Rasmussen, ank. Sikeå (Umeå Distrikt) 23. ds. — Søstrene, Dungeness, 22. ds. for østg. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Örnsköldsvik 23. ds. — Fuglen, Petersen, ank. Snodswall 24. ds. — Lanna, Jensen, ank. Tranchebjerg 24. ds. — Rigmor, Petersen, ank. Karlshamn 24. ds. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 24. ds. — Frem, Haagenen, ank. Gefle 23. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. Gefle 23. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Barhoff 25. ds. — Marstal, Hansen, ank. Åhus 24. ds. — Viking, Weber, ank. Bridgeness 25. ds. — Svip, Jensen, ank. Danzig 23. ds.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolie. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 29. Maj 1908. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Det 6. Søfartsmøde

Kristiania den 1.—3. Juli 1908.

Indbydelser til Mødet med det foreløbige Program erholdes ved Henvendelse til Mødets Sekretær. Højesteretsadvokat Elvind Eckbo, Kongensgade 7, Kristiania eller Nordisk Skiberederforenings Agenter. Arbejdskomiteen.



Leo Ledermanns
Redningskrans „Panzer“

Inddelt i 6 Infttatte Rum, stor Bæreevne, meget lettere og holdbarere end Korkkransen.

BERG & LARSEN.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon H 120. Telegr.-Adr.: Berglarsen.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

Julius F. Schierbeck
Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant
samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af
Taifuntrosser.

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.

1114. Palle fundet, Ostindiefarer-Grund VVV. Kattegat. En Stenpulle med 6^o m Vand er fundet $\frac{3}{4}$ Sm N. 60° V. fra Lys- og Fløjtefonten »Ostindiefarer-Grund«. 56° 9' N. Br. 12° 17' Ø. Lgd.
En Vager med sort Stager er foreløbig udlagt paa Pullen.
1115. Forestaaende Afmærkning, Herthas-Flak, Kattegat. I Juli 1908 udlægges en stribet Spidsfonte uden Topbetegnelse paa 2^o m Stenpullen paa Herthas-Flak. (Kort Nr. 144, 186, 196 og 211. Danske Lods, Side 129. Sø.-Fort., Side 6.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1908.)
1116. Lystønder udlagt, Sprøgs S. og Nyborg-Fjord. Prik flyttet, Lindholm-Grund, Nyborg-Fjord, Store-Bælt. En Lystønde med rød- og hvidstribet Stativ er udlagt i 11^o m Vand, 3150 m S. 27^o Ø. fra Sprøgs Fyrtaarn. Den viser rødt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn $\frac{7}{10}$ Sek., Mørke 2 $\frac{1}{10}$ Sek.
En Lystønde med rødt Stativ er udlagt i 7^o m Vand, 1200 m N. 61 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Slipshavn Fyrtaarn. Den viser hvitt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn $\frac{7}{10}$ Sek., Mørke 2 $\frac{1}{10}$ Sek.

Den midterste røde Stager med Kost ved Lindholm-Grund er flyttet og staaar nu i 4^o m Vand, 1100 m N. 61° V. fra Slipshavn Fyrtaarn. (Kort Nr. 156, 157, 160, 162, 163 og 220. Danske Lods Side 318 og 323. Fyr-Fort. Nr. 230 A og 252 A. Sø.-Fort., Side 19.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 899. Kjøbenhavn 1908.)

1117. Vagere til Opmaalning, Møen N., Ø. og S. Østersøen. Fra 1ste Juni til Slutningen af Juli 1908 er der i Farvandet N., Ø. og S. for Møen udlagt en Del Vagere til Brug ved Opmaalning, Ø. efter indtil Ø. for Kriegers Flak.

1118. Ny Opmaalning af Bredeifjorden (Brede-Bugt), Island V.-Kyst. Ved Opmaalningen af Brede-Bugt i Sommeren 1907 har det vist sig, at Dybdene Ø. for Meridianen gennem Østerværns er meget stærkt varierende og naar op til over 200 m.

Følgende særlig læge Steder skal anføres:

*) Reduktionstabell for Omsretning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fans, snarlange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges.

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

1137. Vrag uskadeligt, Merlimont, Boulogne, Frankrig. Vraget af Seilskibet »Orion«, der var sunket paa Kysten af Merlimont, er fuldstændig sandgaaet. Afmærkningen er inddraget.

1138. Fløjtefonte flyttet, Pointe d'Ailly, Dieppe. Fløjtefonten ved Ponte d'Ailly er flyttet og ligger nu 3000 m N. 8° V. fra Fyret. 49° 56' 33" N. Br. 0° 57' 16" Ø. Lgd.

1139. Forestaaende Oprøttelse af Taagesignal, Havre. I Begyndelsen af September 1908 oprettes paa den indre N.-Moles Hoved i Havre et Taagesignal med to Klokker med forskellig Lyd. Der gives hver 5 Sek. et Slag paa den ene Klokke, Pause 1 Sek., et Slag paa den anden Klokke, Pause 3 Sek.
1140. Lystønde inddraget, Dover, England. Lystønden $\frac{1}{2}$ Kbl S. 63° Ø. fra S.-Belgebrystens Hoved i Dover Havn er inddraget. 51° 6' 7" N. Br. 1° 20' 7" Ø. Lgd.

1141. Vrag afmærket, South Yarmouth, The Solent. Vraget af Krydseren »Gladiator« ligger sunket 2 $\frac{1}{2}$ Kbl N. 36° V. fra Norton Lodge N.-Hjørne, og 2 $\frac{1}{10}$ Kbl N. 5° Ø. fra West Hill Flagstaag. Det er 2 m over Vandet ved Højvande og er afmærket paa sædvanlig Maade. 50° 42' N. Br. 1° 30' 7" V. Lgd.
1142. Grund fundet, Swanage Bay, England S.-Kyst. En Grund med 9 m Vand er fundet 6 Kbl N. 63° Ø. fra det røde Fyr paa Swanage Pier og i S. 51° Ø. fra Whitecliff Farm. Herfra strækker Grunden sig med $\frac{1}{2}$ Kbl Brede e. $\frac{1}{2}$ Kbl mod N. og 20 m mod S. 50° 36' N. Br. 1° 56' V. Lgd.

1143. Fyr forandret, Avonmouth, Bristol Channel. Ved Avonmouth er Fyret paa N.-Pierens Hoved ved Indløbet til Royal Edward Dok forandret til at lyse fra N. 61° V. gennem V. til S. 83° V., over Cockburn Shoal. 51° 30' N. Br. 2° 43' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 342. Kjøbenhavn 1908.)

1144. Vrag afmærket, Grosby Channel, River Mersey. Vraget af Læstøren »William and Alice« ligger sunket i Grosby Channel, e. $\frac{1}{4}$ Kbl SØ. for Lystønde C. 4. Et Mærkeskib er udlagt N. for Vraget. Man skal gaa rigeligt uden om Mærkeskibet.

1145. Lystønde udlagt, Dumbarton, River Clyde, Skotland. Ved Indløbet til Dumbarton er Spidsfonte Nr. 8 omhytlet med en Lystønde, mærket »Helenslee«, der viser hvitt Lys med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. 55° 56' N. Br. 4° 35' V. Lgd.

1146. Fortøjtønder udlagt, Scalpay Sound, Isle of Skye. En rød, spids Fortøjtønde er udlagt i 25 m Vand, 5 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 72° V. fra Eilean Guillamian Island. 57° 16' N. Br. 5° 56' V. Lgd.

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

1147. Tidssignal flyttet, Lorient, Frankrig. Tidssignalet i Lorient gives nu fra en Mast paa Havneaarneet med en sort Kugle, hvis Tider er 22 Tim. 0 Min. 0 Sek. — 22 Tim. 2 Min. 0 Sek. Paris Middeltidklokkeslet. Kuglen er 65 m over Vandet. 47° 44' 41" N. Br. 3° 21' 15" V. Lgd.

1148. Tønder udlagt, Plateau de Birvideaux, Belle Ile. Paa Plateau de Birvideaux er til Brug ved Arbejderne udlagt 6 hvide Fortøjtønder 60 à 70 m fra Bygningen. 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd.

1149. Tønder og Fartøjer udlagt, Plateau de Rochebonne. Ved La Congrée er til Brug ved Arbejderne udlagt 8 hvide Fortøjtønder, som det er farligt at komme nær. En rød Ponton, mærket »Rochebonne«, ligger $\frac{1}{2}$ Sm NNØ. for La Congrée, og om Natten ligger en lille Dampor og to Lægtøer $\frac{1}{4}$ Sm NØ. for La Congrée. Alle Fartøjer viser Ankerlanterne. 46° 12' 10" N. Br. 2° 25' 35" V. Lgd.

1150. Fyr slukket, Cape Juby, Marokko. Det hvide, faste Fyr, der undertiden vises paa Fortet tæt ved Cape Juby, er slukket. 27° 56' N. Br. 12° 56' V. Lgd.

1151. Fyr flyttet og forandret, Little Belledune Point, New Brunswick N.-Kyst. Fyret paa Little Belledune Point er slukket og Fyrbanken borttaget. Et hvitt, fast Fyr med Et-Blus hver 30 Sek. er tænkt tæt ved det gamle Fyrs Plads.

20. Sm N. 580 V. fra Ellihævy Fyrtårn	12.0 m
21. " N. 650 V. "	10.7 m
16.3 " N. 680 V. "	8.3 m
21. " N. 800 V. "	19.0 m
19. " N. 50 V. "	30.0 m
17.4 " N. 80 Ø. "	28.0 m
1. " N. 830 V. "	5.2 m
10. " S. 390 V. "	11.0 m
Hægetafelia	

Bunden er Klippebund paa alle de anførte Steder. (Kort Nr. 46, 35, 107 og 114. Islandske Lods Side 38 og 42.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 1119. Vrag i Østersøen.** Den 17de Maj. Mellem 56° 4' N. Br. 16° 37' Ø. Lgd. og 56° 1' N. Br. 16° 26' Ø. Lgd. Et Vrag og en Mængde Vragdele og Spir.
- 1120. Grunde afmærket. Aho og Alands Distrikter.** Finland. V. for Långholm Ref er i 5. m Vand ndsat en sort og hvid Sløge med to Koste. 60° 11' 36' N. Br. 21° 34' 54' Ø. Lgd. Ø. for Kungholm er i 5.4 m Vand ndsat en hvid og rød Sløge med to Koste. 60° 12' N' Br. 21° 34' Ø. Lgd. Ø. for Heplot Ref er i 5.4 m Vand ndsat en hvid og rød Sløge med to Koste. 60° 1' 6' N. Br. 21° 26' 30' Ø. Lgd. S. for Grundets Ref er i 5.4 m Vand ndsat en rød Sløge med Kost. 60° 11' 12' N. Br. 21° 26' 36' Ø. Lgd.
- 1121. Ledebæker opført. Aho og Alands Distrikter.** Ved Galthyvikken er opført to smaa, hvide, trekanntede Bæker, som holdt overet i N. 26° V. og S. 26° Ø. leder mellem Vægene V. for Långholm Ref og Ø. for Kungholm. 60° 11' 6' N. Br. 21° 35' 12' Ø. Lgd. og 60° 11' 12' N. Br. 21° 35' 6' Ø. Lgd.
- Paa Kittus Udde er opført to smaa, hvide, trekanntede Bæker, som holdt overet i N. 48° V. og S. 48° Ø. leder fra Sandkärs Västra Udde til Landingspladsen ved Kittus. 60° 11' 24' N. Br. 21° 26' 6' Ø. Lgd., og 60° 11' 15' N. Br. 21° 26' 12' Ø. Lgd.
- 1122. Bæker for den maatte Mil borttaget. Lohme. Rügen NØ-Kyst. Tyskland.** Bækerne for den maatte Mil ved Lohme er borttaget. Bøgnakken: 54° 34' 24' N. Br. 13° 34' 32' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.)
- 1123. Tønde midlertidig inddraget. Kieler Fjord.** Ifølge Telegram fra "Marineamt" i Berlin er Tønde "Kiel C." paa Grund af Skysdeevølser inddraget fra den 22de til den 30te Maj 1908.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 1124. Tønder ndlagt. Alle Hæver. Tyskland.** I Alle Hæver er ndlagt: En rød Bæketønde, mærket "Alle Hæver", i 9.5 m Vand. 54° 23' 42' N. Br. 8° 26' 50' Ø. Lgd. En rød Spiritønde med Kegle med Spidsen opad i 8.5 m Vand. 54° 23' 51' N. Br. 8° 28' 54' Ø. Lgd. Begge Tønder inddrages til Efteraaret.
- 1125. Fyr slukkes midlertidig. Neuwerk. Elben.** Den 15te Juni 1908 slukkes Fyret paa Neuwerk midlertidig paa Grund af Forandring. 53° 55' 1" N. Br. 8° 29' 58' Ø. Lgd.
- 1126. Vrag afmærket. Elben.** Dampskibet "Pyrgos" er sunket i Elben i 17 m Vand, omfrent midt imellem Fyrskibene "Elbe III" og "Elbe IV". 53° 57' 53" N. Br. 8° 30' 58" Ø. Lgd. Master og Skorsten er over Vandet. Et Vragfyrskib, der viser rødt Flag over en sort Ballon eller et grønt Fyr over et hvidt Fyr, og Ankerlanterne, er ndlagt nedenfor Vraget. Stedet skal passeres forsigtigt.
- 1127. Forandring i Afmærkning. Fyr forandret. Brinkmahof II. Weser.** Samtidig med Sommermærkningen i Weser er følgende Forandring i Afmærkningen foretaget:

- I Nene Weser er sort Tønde Nr. 2 flyttet og ligger i 13 m Vand. 53° 52' 14" N. Br. 7° 59' 54" Ø. Lgd.
- I Wunster Farvand er Spiritønde U omflyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser og ligger i 8 m Vand. 53° 40' 30" N. Br. 8° 25' 7" Ø. Lgd.
- I Ober Wunster Farvand, lige over for Wremen, er Spiritønde X omflyttet med en rød Lystønde X, der viser hvidt Lys med Formærkelser og ligger i 7 m Vand. 53° 38' 9" N. Br. 8° 27' 55" Ø. Lgd.
- I Unter Fedderwarder Farvand er rød Tønde C flyttet og ligger i 7 m Vand. 53° 41' 19" N. Br. 8° 20' 26" Ø. Lgd. Rød Tønde D er flyttet og ligger i 8 m Vand. 53° 40' 57" N. Br. 8° 21' 47" Ø. Lgd. Sort Tønde 2 er flyttet og ligger i 5.5 m Vand. 53° 41' 41" N. Br. 8° 20' 7" Ø. Lgd. Sort Tønde 3 er flyttet og ligger i 8 m Vand. 53° 41' 7" N. Br. 8° 22' 0" Ø. Lgd.
- I Ober Fedderwarder Farvand har der ovenfor Tønde F C dannet sig en Barre, hvorpaa der med Lavvande kun er 0.5 Vand. Farvandet forandret sig og skal beses med Forsigtighed.
- I Unterweser, nedenfor Brake, er rød Tønde K flyttet og ligger i 5 m Vand. 53° 21' 1" N. Br. 8° 30' 14" Ø. Lgd. Lystønde L er flyttet og ligger i 8 m Vand. 53° 20' 27" N. Br. 8° 29' 54" Ø. Lgd.
- I Brinkmahof II Fyr er den røde, faste Vinkel, der lyste ned ad Floden, borttaget. Fyret viser nu hvidt Lys i denne Retning.
- 1128. Grunde Steder. H-Platte S. Ausseelade. Jade.** S. for H-Platte ved Tønderne I, K, 8/9 og 9 findes enkelte Steder med mindre end 8 m Vand. Tønde I: 53° 46' 20" N. Br. 8° 4' 14" Ø. Lgd.
- 1129. Tønde ndlagt. Norderey.** Uden for Norderey Havneindløb er ndlagt en sort og rød stribet Bæketønde med Ballon, c. 7/8 Kbl SØ, for den V.-lige Lededæmnings Hoved. 53° 11' 55" N. Br. 7° 10' 9" Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180.)
- 1130. Forandring i Afmærkning. Fræschæ Zæegat. Holland.** I Fræschæ Zæegat er Spidstønde Nr. 10 (Goede Wijf) omflyttet med en Spidstønde med Ballon. 53° 25' 28" N. Br. 6° 8' 41" Ø. Lgd. To Slumpstønder Nr. 1 og 2 med Ballon er ndlagt i Zout Kampenlaag paa 53° 26' 35" N. Br. 6° 6' 23" Ø. Lgd., og 53° 27' 11" N. Br. 6° 5' 29" Ø. Lgd.
- 1131. Dybde. Westgate. Zæegat van Ameland.** Paa Barren i Westgat er den mindste Dybde 5.4 m, tilgængende Ø. eller til 9 i 11 m.
- 1132. Vrag afmærket. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg NV.** En Damper er sunket i 19 m Vand, 3 1/2 Sm NV. t. V. fra Indløbet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. En Lys- og Fjøljetønde, der viser grønt Lys med Formærkelser, er ndlagt 1/2 Kbl VNV. for Vraget, og en grøn, spids Vragtønde fast SØ. for Midten af Vraget. Skorsten og to Master er over Vandet.
- 1133. Dybde. Noord Pampus. Zæegat van Goeræe.** I Noord Pampus er der nu midt i Farvandet en Dybde af 6.5 m.
- 1134. Forandring i Afmærkning. Vuile Gat og Haringvliet.** I Vuile Gat er Slumpstønderne Nr. 5, 6 og 7 flyttet og ligger nu henholdsvis paa 51° 43' 36" N. Br. 4° 23' 14" Ø. Lgd., 51° 43' 22" N. Br. 4° 23' 48" Ø. Lgd., 51° 43' 10" N. Br. 4° 24' 17" Ø. Lgd. I Haringvliet er Slumpstønde Nr. 11 inddraget, og paa Stamplunde Nr. 10 med afkøret Kegle er Topkegletønde borttaget. 21° 43' 4" N. Br. 4° 22' 32" Ø. Lgd.
- 1135. Fyrskibet "Dyck" midlertidig omflyttet. Dunkerque. Frankrig.** Fyrskibet "Dyck" er midlertidig omflyttet med et Rosevellyskib, der viser hvidt Et-Blink hver 30 Sek. Skibet er rødt og sort vandret stribet og har en rød Ballon paa Toppen. 51° 3' 10" N. Br. 9° 7' 55" Ø. Lgd.
- 1136. Fortøjsønder ndlagt. St. Andrews Bay. Skotland Ø.-Kyst.** To Fortøjsønder er ndlagt i St. Andrews Bay, c. 4 1/4 Sm N 28° V. fra North Carr Banke. Tønderne ligger 1/2 Kbl N. 63° V. og S. 63° Ø. fra hinanden. Fra den V.-lige vises et hvidt, fast Fyr, men man maa ikke stole paa det. 56° 21' N. Br. 2° 37' V. Lgd.

Det vises fra et hvidt, ottekantet, 17 m højt Taarn. Flammeens Højde: 19 m. Synsvidden: 13 Sm. Linseapparatet af 4de Orden.

1152. Fyr flyttet og forandret. Souris Breakwater, Prince Edward Island. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Souris East Breakwater paa det gamle Fyrs Plads. Flammeens Højde: 12 m. Synsvidden: 7 Sm. Linseapparatet af 7de Orden. Rødt, 12, m høj Fyrbaake med hvidt Fyrhus og rød Lanterne.

1153. Ledefyr tændt. Port Greville, Bay of Fundy, Nova Scotia. To røde, faste Fyr er tændt ved Port Greville.

Forfyret staar ved Vejen, som fører til Værfterne. Flammeens Højde: 18 m. Synsvidden: 6 Sm. Hvidt firkantet, 8 m højt Taarn. 45° 24' 20" N. Br. 64° 32' 38" V. Lgd.

Bagfyret staar 215 m N. 38° V. fra Forfyret. Flammeens Højde: 40 m. Synsvidden: 6 Sm. 5 m høj Fyrbaake.

Holdt overet i N. 38° V. leder Fyrene til Port Greville Harbour mellem Bolgebryderen og Kysten.

1154. Ledefyr tændt. Amherst Basin, Cumberland Basin, Bay of Fundy.

Forfyret staar tæt ved Amherst Basin NV.-Hjørne. Flammeens Højde: 6, m. Synsvidden: 6 Sm. Linseapparatet af 6te Orden. Hvidt, firkantet, 6,7 m højt Taarn. 45° 50' 4" N. Br. 64° 16' 40" V. Lgd.

Bagfyret staar c. 210 m N. 43° Ø. fra Forfyret. Flammeens Højde: 12, sm. Synsvidden: 4 Sm i Fyrplinten. Hvidt, firkantet, 12, m højt Taarn.

Holdt overet i N. 43° Ø. leder de fra Løbet i Cumberland Basin næsten op til det gamle Chignecto Ship Railway Værft, lige ud for Forfyret.

1155. Fyr flyttet fra Ward Point til Peck Point. Chignecto Channel, Bay of Fundy, New Brunswick S.-Kyst. Fyret paa Ward Point er flyttet til Peck Point. Nærmere Meddelelse senere.

1156. Lystende udlagt. Quicks Hole, Vineyard Sound, Massachusetts. Forenede Stater i Nord Amerika. En rød Lystende, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mærke 5 Sek., er i 6, m Vand udlagt i Quicks Hole Passage, fra Pasquo Island højre Kant i N. 71° V. og fra Nashawena Island venstre Kant i N. 13° Ø. Quicks Hole Ledge Spidstønde Nr. 2 er inddraget.

1157. Fyrskibet »Sow and Pigs« atter udlagt. Vineyard Sound, Massachusetts. Fyrskibet »Sow and Pigs« Nr. 41 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 66 inddraget. (Se »Efterretninger for Solarende« Nr. 706. Kjøbenhavns 1908.)

1158. Vrag afmærket. Baltimore Harbor, Chesapeake Bay, Maryland. En rød og sort vandret stribet Spiritende er i 10, m Vand udlagt tæt Ø. for Vraget af Skonerteru »J. E. Watkins«, som er sunket i Baltimore Harbor, fra Seven Foot Knoll Fyr i S. 2 1/4 ° V. og fra Love Point Fyr i N. 48° V.

1159. Tønde udlagt. Grenadier Shoal, Calibogue Sound, Savannah River, South Carolina. En sort Stumpstønde Nr. 3 er i 5 m Vand udlagt 1/2 Sm SSO. for Grenadier Shoal S.-Ende, fra Tybee Fyr i N. 11 7/10 ° Ø. og fra Jones Island forreste Ledefyr i N. 65° Ø.

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

1160. Fyr forandret. Coatzacoalcos River, Gulf of Campeche, Mexiko. I Indløbet til Coatzacoalcos River er Ledefyrene forandret saaledes:

Paa V.-Bredden: Bagfyret er et hvidt Blinkfyrt, der viser Tre-Blink. Flammeens Højde: 36 m. Synsvidden: 16 Sm. Rødt og hvidt stribet Taarn, c. 12 m højt. 16° 8' 55" N. Br. 94° 24' 45" V. Lgd. Forfyret er et hvidt Fyr med To-Formærkelser. Flammeens Højde: 17 m. Synsvidden: 12 Sm. Taarn, c. 12 m højt, der staar 1, 1/2 Kbl N. 1° V. fra Bagfyret. Holdt overet leder Fyrene over Barren.

Paa Ø.-Bredden: Forfyret er et rødt Fyr med Formærkelser. Flammeens Højde: 11 m. Synsvidden: 11 Sm. Hvidt, c. 12 m højt Taarn, der staar 6 1/4 Kbl S. 33° Ø. fra det ødelagte Fort. Bagfyret er et rødt Fyr med Tre-Formærkelser. Flammeens Højde: 18 m. Synsvidden: 13 Sm. Hvidt, c. 20 m højt Taarn, der staar 1 Kbl S.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Maj 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	78 1/2	78 1/4	78 1/2
Danmark	—	—	—
Norden	—	74 1/2	76 1/2
Kjøbenhavn	—	46	47 1/2
Carl	—	—	—
Dannebrog	—	—	—
Skjold	—	48	50
Urania	—	26	40
Union	—	49	50
Dampsk. af 1896	69	68 1/2	70
Højmdal	—	—	—
Østasiatiske	—	113	113 1/4
Østersøen	—	57	75
Nordøen	—	10 1/2	13 1/2
Gorm	70—69 1/2	69 1/2	71
Torm	—	55	90
Inga	—	44 1/2	—
Cumbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab .	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	55	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	40	41
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 % Norden	—	—	—
4 1/2 % Østasiask. Komp.	—	99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats	—	94 1/4	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	83 1/4	83 1/4
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.	—	87	89
4 % — — — — — Serie	—	91 1/4	92
4 % — — — — — — — — — — — — — — —	—	94	95
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	86	86 1/2
4 % — — — — — — — — — — — — — — —	—	91 1/4	92
3 1/2 % Landkreditk.	—	—	91 1/4
4 % Østift. Kreditf.	—	—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	—	150 1/2
Privatbank	—	—	94
Landmandsbank	—	—	120 1/2
Handelsbank	122 1/4	—123	122 1/4
Grundejerbank	31 1/2	—30 1/4	30 1/4
Burm. & Wain	—	—	68 1/2
Helsingørs Jærnsk.	—	—	106 1/4
Sukkerfabr.	206—	207 1/2	208 1/2
Bryggeri Aktier	140	—1/4	140 1/4

Vekselkurs d. 26. Maj 1908.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.20	18.17
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	—	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Maj 1908.	
Russiske Noter	213.90
4 % Russiske Consols	83.50
3 3/10 % — Boden Kredit	76.00
5 % Mexikanske 1899	100.90
5 % Rumænske Stats	100.80
4 % — — — — — 1890	92.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampsk.“ 26,000, „Norden“ 4,000, „København“ 10,000, „Carl“ 10,000, „Union“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 148,000, „Østas. Komp.“ 112,000, „Inga“ 2,000.

Møller & Rée
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

190 Ø. fra Forfyret. Holdt overet leder Eyrene fra den forenede Fyrinje gennem Indløbet af Rioden.

1161. Midlertidigt Fyr tændt. Punta del Tigre, Laguna de Termios, Campeche. Paa Punta del Tigre, 0, Kbl fra Kysten, er tændt et midlertidigt, hvidt Fyr med Fire-Formørkelser. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 10 Sm. Hvidt, c. 8 m højt Taarn, der staar 2 $\frac{1}{2}$ Kbl N. 84° V. fra La Aguada Wolf. 18° 47' N. Br. 91° 30' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1162. Fyr tændt. Fort San Juan, Rio de Janeiro, Brasilien. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Fort San Juan ved Indløbet til Rio de Janeiro. 22° 56' S. Br. 49° 9' V. Lgd.

1163. Fyrtaarns Farve forandret. Felix Point. Sea Reach, Magellan Stræde, Chili. Felix Point Fyrtaarn, paa den lille Ø paa Ø. Siden af Felix Bay, er nu rodt og hvidt vandret stribet. 52° 58' 0" S. Br. 74° 4' 15" V. Lgd.

1164. Forestaaende Forandring af Fyr. Angeles Point, Valparaiso, Omkrant den 1ste Juli 1908 forandres Angeles Point Fyr til et hvidt Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 56 m. Synsviddens: 20 Sm. Hvidt, cylindrisk Taarn med grøn Kuppel. 33° 1' S. Br. 71° 39' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1165. Tønder udlagt. Passe du Petit Ribaud. Iles d'Hyères, Frankrig. I Passe du Petit Ribaud er udlagt fem Tønder. Den ene ligger paa 43° 1' 17" N. Br. 6° 9' 21" Ø. Lgd. De fire andre ligger 300 m fra den første i N. 23° Ø, N. 67° V., S. 23° V. og S. 67° Ø.

1166. Fyr midlertidigt forandret. Porto di Giuravocchia, Italien. Med Fyret paa Molo del Lanzaretto, til venstre for Indløbet til Porto di Giuravocchia, foretages Forsøg, under hvilke Fyret viser rodt Et-Lyn hver 2 $\frac{1}{2}$ Sek., Lyn $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 2 Sek.

1167. Semalor Station nedlagt. Pointe de la Mortella, Korsika N.-Kyst. Semalor-Stationen paa Pointe de la Mortella er nedlagt. 42° 42' 57" N. Br. 9° 15' 18" Ø. Lgd.

1168. Oplysning om Semalor. Alistro, Korsika Ø.-Kyst. Semalor-Stationen Alistro er nu sahen hele Aaret. 42° 15' 34" N. Br. 9° 32' 33" Ø. Lgd.

1169. Midlertidigt Fyr tændt. Lampedusa Haven, Lampedusa. Et midlertidigt, rodt, fast Fyr er tændt paa Punt Cavallo Bianco ved Indløbet til Lampedusa Haven. Lysevnen: 2 Sm. 35° 29' N. Br. 12° 36' Ø. Lgd.

1170. Uddykning fuldført. Porto Corsini, Italien Ø.-Kyst. Barren ved Indløbet til Porto Corsini er nu uddybet til 4 m.

1171. Mole forlængt. Fyr Hytlet, Crkvenica, Kanal von Morlacca, Crkvenica S.-lige Bolgehryder er nu forlængt $\frac{1}{4}$ Kbl og det røde Havnefyrtælt til dens Yderende. Pælen, hvorfra vises rodt Flag og en hvid Lanterne, er borttaget. 45° 10' N. Br. 14° 41' Ø. Lgd.

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

1172. Dybde, Suez Kanal, Ægypten. Det er nu tilkaldt Skibe at passere Suez Canal med et Dybgangende af 8,5 m.

1173. Ledebæker opført. Brava, Benadir, Afrika Ø.-Kyst. Ved Brava er opført to Ledebæker. Bagbakken er en hvid og sort lænnet, 10,5 m høj, 6 m bred, firkanteret Banke, paa Højen ovenfor Landsbyen Brava. Forbakken er en hvid og sort vandret stribet, 3 m høj Banke, c. 1000 m fra Kysten. Holdt overet leder de til Ankerpladsen.

1174. Fyr midlertidigt forandret. Jaigarh, Forindien V.-Kyst, Jaigarh hvide Fyr med Formørkelser er midlertidigt forandret til et hvidt, fast Fyr. 17° 18' N. Br. 73° 11' Ø. Lgd.

1175. Vrag rapporteret. Arakan River, Birma. Et Vrag er rapporteret at ligge sunket i Indløbet til Arakan River, 4 $\frac{1}{2}$ Sm S. 15° Ø. fra Oyster Reef Banke. 20° 1' N. Br. 92° 40' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1176. Tidssignals Plads, Hongkong Harbour, China. Tidssignalet paa Chineseluhai Point er anbragt 30 m N. 53° V. fra Signalstationen. 22° 17' 8" N. Br. 114° 10' 28" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1177. Karantænebestemmelser. Italien. — La Ganyra i Venezuela er erklæret for pestsmittel. Grækenland. — Rejsende fra Suez er nu fritaget for Lægeeftersyn.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Bogs Nr. Tyskland:
R 73 s. Gewässer um Bürgen, Südblatt, Ostsee. 1:75,000. Pris 2,40 M.
R 72. Stettiner Hafl (2 Nebenkarten, 1 Plan), Ostsee. 1:75,000. Pris 3,20 M.
R 30. Kieler Bucht, Ostsee. 1:100,000. Pris 3,20 M.
R 32. Kieler Fohrde und Eckernförder Bucht, Ostsee. 1:50,000. Pris: 2,50 M.
R 163. Helgoländer Bucht, Nordsee. 1:100,000. Pris: 2,60 M.

Frankrig:
R 1844. Partie des côtes de Chine et de Cochinchine; folle du Tonkin; détroit d'Hainan. — Ile Balak-Lang-Vi.
N 897. Annuaire des murees des côtes de France pour l'année 1909. Pris: R 2447. England, S., the Lizard and adjacent rocks. 2 sh.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Ny Udgave af Kort Nr. 46. Den islandske Kyst fra Snefjelds-Jukel til Kap Nord. 1:250,000. Pris: Lærrød 3,67 Kr., Papir 2,67 Kr.
Ny Udgave af Kort Nr. 55. Island og Færøerne. 1:1,150,000. Pris: Lærrød 3,67 Kr., Papir 2,67 Kr.
Ny Udgave af Kort Nr. 114. Island med omgivende Dybder. 1:1,150,000. Pris: Lærrød 3,67 Kr., Papir 2,67 Kr.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes
Forlang Prisliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 456 & 500.

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.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj
Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copenhava 42

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

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 samt
og Patent Mønie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Frivillig Auktion

over

en Staallægter.

Efter Begæring af Sagfører Olaf Larsen bliver ved frivillig Auktion, der afholdes paa Auktionsdirektørens Kontor, Walkendorfsvej 16,

Lørdag den 30. Maj d. A. Kl. 1 1/2,

bortsolgt en Staallægter af Dimensioner 80' lang, 15' bred og 6' 10" dyb. Lasteevne c. 125 Tons. I Lægteren kan indsættes enten Dampmaskine eller Motor.

Lægteren, der henligger i Nyhavn paa Charlottenborgsiden mellem Heibergsgade og Holbergsgade, kan daglig beses fra Kl. 1—2.

Konditioner henligger til Eftersyn her paa Kontoret og Genpart deraf samt øvrige Salget vedrørende Dokumenter paa Sagfører Olaf Larsens Kontor, Krystalgade 22.

Auktionsdirektørens Kontor i København, den 19 Maj 1908.

Kyhse.

Tvangsauktion over Skib.

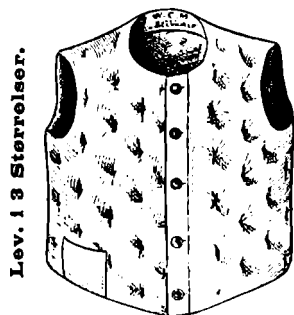
Efter Begæring af Sagfører Rasmus Poulsen, Svendborg, som Befuldmægtiget for en Udlægshaver bliver den i Præstø Havn beliggende Fore and aft Skonnert „Kristine“, hjemmehørende i Mullerup under Korsør Tolddistrikt, drægtig 32,57 Reg. Tons Brutto, 32,20 Reg. Tons Netto, stillet til absolut Bortsalg ved Tvangsauktion, som afholdes paa Præstø Havneplads Lørdagen den 13. Juni d. A. Eftermiddag Kl. 2.

Skibet kan beses ved Henvendelse til Havnefogden i Præstø. Konditioner, Udskrift af Skibsregistret m. m. ligger til Eftersyn her paa Kontoret.

Præstø Byfogedkontor, den 25. Maj 1908.

H. B. Petersen.

REDNINGS-VESTEN



Lev. 13 Størrelser.

Pris 9 Kr. Stykket.

„SELVHJÆLP“

er et behageligt, solidt og varmt Klædningsstykke, der, foruden at beskytte Legemet mod Storm og Kulde, tillige er et udmærket Redningsmiddel, da den kan bære en voksen, fuldt paaklædt Mand, i fersk eller salt Vand i flere Dage.

Hovedoplag for Danmark:

Roar Rosing,

Vestervoldgade 92,
Telefon 19,638. København.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

Gaver til Semandamlønnen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Skib til Salg.

Et Fartøj lige under 20 Br. Tons, 90,000 Pd. d. w., som ny, god Sejler, er til Salg straks. Billet, mrk.: „Galease 267“, indlægges paa dette Blads Kontor.

Motorbaad.

Beskæftigelse for en mindre Motorbaad, enten med Fragtsejlad, Passagerer, Postrute, Bugsering eller lign. for kortere eller længere Tid, ønskes. Billet, mrk.: „Motorbaad 271“, modtager dette Blads Kontor i Løbet af kort Tid.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtækram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. 101112

Skibsfører.

En dygtig yngre Fører søges til en mindre Damper. Vedkommende maa disponere over Kr. 10—12,000. Billet med nøjagtige Oplysninger, mrk.: „273“ modtager Dansk Søfartstidende.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34 Kongelige Søassurance. 124.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag. Faas hos alle Skibsprovanteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Husergade 15. Telf. 4838.



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

**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.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26⁷, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26⁷, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgster Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. Andi Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

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. •

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzol og Petroleum, er i Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortøldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibsbehandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

„Dansk Søfartstidende“

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 2. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlanta
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

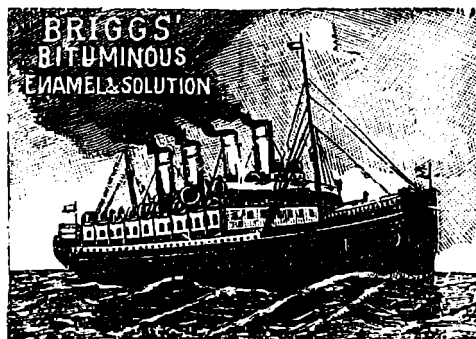
A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

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“.



Emaljen
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe
Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



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

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne Havarier og Forlis og udførlige Skibsefterretninger for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havaristør og Nybygninger
Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, Ø.

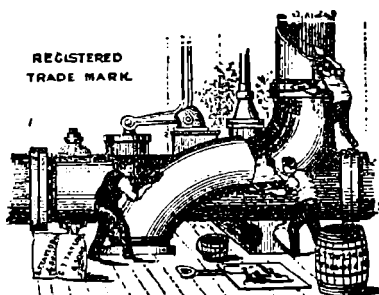
Telf. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.



S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmater-
ialier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Husk

Petersen-Faxe's
Hørreekvipering

Kjøbenhavn.

Naturlig Fløde!

Paa 1/4 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Dørjhed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

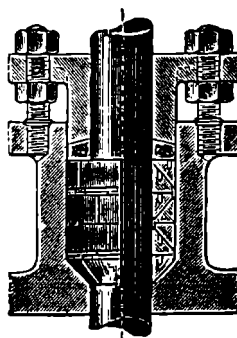
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



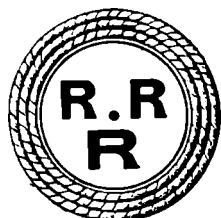
Captain Axel Björklöf

Stevadore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka.

Et 4-cylindret 20 HK. Auto-
mobil til Salg. 1 Aar gam-
mel, fransk Fabrikat. Even-
tuelt kan en Kutter tages i
Bytte. Billet, nrk.: „278“,
modtager dette Blads Kontor,



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Kunsthjørværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshjørværker af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leveretador til de hervednede Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 2. Juni 1908.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget nedenstaaende Beretning fra det kgl. Generalkonsulat i Stockholm, dateret 22. Maj 1908.

Siden Generalkonsulatets Indberetning af 27. f. M. angaaende Stuverikonflikterne i Norrland er Spørgsmaalet om Konflikternes Løsning indtraadt i et akut Stadium, eftersom de vigtigste nordlige Havne nu er aabnet for Søarten, og Eksporten af Trævarer paa mange Steder er i fuld Gang. Det er ikke hidtil lykkedes at tilvejebringe en Løsning af Vanskelighederne ved Hjælp af den af Staten udnævnte Forligsmand; derimod har Afsendelsen til Hernösandsdistriktet af en Kanonbaad og af en Politistyrke fra Stockholm uden Tvivl bidraget til, at Roligheden kun i forholdsvis ringe Grad er bleven forstyrret. Fra et Par nordligere Pladser, deriblandt Örnsköldsvik, berettes om mindre alvorlige Arbejderuroligheder; men i det hele foregaar Indladningen, saa vidt det herfra kan overses, nogenlunde uforstyrret, skønt væsentlig langsommere end ellers, da Mandskabet ikke er fuldtalligt og til Dels ganske øvet. Blokering som Følge af Skibenes Benyttelse af uorganiserede Arbejdere er dog forsøgt flere Steder, bl. a. for faa Dage siden i Gøteborgs Havn og nu i et enkelt Tilfælde ogsaa i Stockholm.

Flere Skibe, vistnok især saadanne, der gaar i Tidsbefragtning, har maattet gaa ind paa at benytte organiserede Arbejdere og i den Anledning underkastet sig de af Fagforeningen opstillede Betingelser, som bl. a. gaar ud paa, at Skibsføreren giver skriftlig Forsikring om, saa længe Konflikten i Norrland varer, i alle svenske Havne udelukkende at benytte de Stuvere, der har truffet Aftale med Arbejdernes Fagorganisation. Det anses dog for tvivlsomt, om Opfyldelsen af et slikt Til-sagn kan overholdes. Arbejdsgiverne er paa den anden Side organiseret i to Grupper, nemlig dels Norrlands Stuveriforbund, der har sluttet sig til Arbejdsgiverforeningen for hele Landet og derigennem til Rederiforeningen, dels Nordisk Stuverforbund, som ikke har villet slutte sig til de nævnte Organisationer, men foretrækker at staa frit. Disse to Forbund, der konkurrerer indbyrdes, disponerer tilsammen over c. 750 Arbejdere, hvilket utvivlsomt er altfor lidt til at udføre Arbejdet i rimelig Tid. Skibene er da ogsaa som oftest indrettet paa at benytte deres eget Mandskab til Stuvning, og fra Savværkselskaberne søger man at bistaa dem ved Hjælp af Kontorpersonale o. lign., medens de egentlige Savværksarbejdere saa vidt muligt holdes uden for Konflikten.

Det lader sig ikke endnu med nogen Sikkerhed bedømme, om det kan lykkes at begrænse Konfliktens Virkninger indenfor dens nuværende Omfang. Fra Fagforeningens Side gøres der nemlig Anstrængelser for at drage Skibsmandskaberne ind i Striden; man vil om muligt formaa Søfolkene til at bistaa Fagarbejderne ved at forsinke Indladningen saa meget som muligt. Arbejdsgiverne antyder for deres Vedkommende, at man om fornødent vil foranledige Savværkerne til at stille sig solidariske med Rederne og Stuverne og erklære en almindelig Lockout. Den sidste Eventualitet anses dog kun for at være det yderste Nødmiddel og vil næppe blive iværksat før i sidste Øjeblik, hvis den overhovedet kan tænkes gennemført.

Ansvarsfrihed for Skade forvoldt af »Kaiser Wilhelms« Kanalens Lodser. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen fra Udenrigsministeriet er det tyske Riges hidtidige Ansvarsfrihed for Skade forvoldt ved Forseelser af »Kaiser Wilhelms« Kanalens Lodser, Embedsmænd og Bestillingsmænd ophævet.

Dette medfører dog ikke Ophævelse af Lodstvangsbestemmelserne for Kanalen.

Vi har modtaget følgende:

Feldspat fra Norge. Jeg var i Boulogne sur mer i April med Feldspat og hørte dér, at der var solgt 1,200 Tons til Afskibning i Sommer. Afskiberen i Norge faar sin Last betalt efter den Vægt, Fabrikken ved Boulogne opgiver som leveret fra Skibet, der ogsaa faar sin Fragt betalt efter samme Vægt. Fabrikken ligger inde i Landet, og der er saaledes ingen Lejlighed for Føreren til at kontrollere Vægten. Med denne Vægt forholder det sig imidlertid saaledes, at der altid fremkommer en uforholdsmæssig stor Undervægt. Mit Skibs Dybtgaaende var ens for Ind- og Udgaaende i Boulogne, og dog fremkom der en Forskel i Vægt paa 18½ Tons. Der blev udlossen Feldspat, og Vægten heraf blev af Modtageren opgivet til 262,930 Kilo; derefter blev der indladet Fosfat 281,500 Kilo, der atter udvejedes i London til 279½ Tons engl. Her er noget urigtigt, hvor ligger Fejlen?

Mægleren i Boulogne oplyste mig om, at den store Undervægt stadig er Genstand for Klage fra alle, der kommer med Feldspat.

V. S. Willadsen,

Fører af Skonnertbrig »Anna Breum« af Odense.

Søfolks Ulykkesforsikring. Efter at den hidtidige Suppleant til Søfartsafdelingen under Arbejderforsikringsraadet, Skibsreder Konsul *Fisker*, under 26. Marts d. A. af Indenrigsministeriet er udnævnt til Medlem af det nævnte Raad, har Ministeriet under d. 20. Maj udnævnt Skibsreder *P. Brown*, Kjøbenhavn, til at beklæde Hvervet som Suppleant.

Østasiatisk Kompagni flytter i Dag ind i sin ny Bygning, Holbergsgade 2, fra hvis Lokaler den fremtidige Ekspedition vil foregaa fra og med d. 3. ds.

Kramnitze Havn. Maribo Amsraad har i Følge »Ritz. Bur.« efter Andragende fra et Udvalg for samtlige Fiskere i Kramnitze og Tjørnebjerg bevilget et Tilskud af 7,000 Kr. til Udvidelse af Kramnitze Havn. Denne Udvidelse vil medføre en Udgift af ialt 41,000 Kr., hvoraf Digelaget vil udrede 20,000 Kr., de interesserede Kommuner 7,000 Kr. og de interesserede Fiskere 7,000 Kr.

Til Entreprenør for en Istandsættelse og Ombygning af Skanørs Havn er i Følge R. B. antaget Ingeniør *N. C. Monberg*, Kjøbenhavn. Arbejdet vil straks blive paabegyndt. Der er bevilget Statstilskud til Arbejdets Fuldførelse.

Cunard Damperen »Lusitania« har forleden sat en ny Rekord ved at tilbagelægge Rejsen fra Queenstown til New York paa 4 Dage 20 Timer og 22 Minuter med en Gennemsnitsfart af 24,83. Undervejs blev Damperen tilmed sinket noget af Taage.

»Lusitania« afgik fra Daunts Rock, Queenstown, Søndag d. 17. Maj Kl. 11¹ 33^m Fm. For de enkelte Dage stiller den udløbne Distance og Gennemsnitsfarten sig saaledes:

	Udløben Dist.	Gennemsnitsfart.
Til Søndag Md.....	19.....	—
- Mandag —.....	622.....	24,76
- Tirsdag —.....	625.....	25,00
- Onsdag —.....	632.....	25,42
- Torsdag —.....	628.....	25,20
- Fredag Kl. 2 ^o 55 ^m Fm....	363.....	24,00
	2,889.....	24,83

Udenrigsministeriet meddeler:

I en Beretning fra Konsulatet i Archangelsk advares, af Hensyn til Kolerafaren, Skibsbesætninger, der kommer til denne By, paa det bestemteste mod at benytte Flodvandet — være sig til Drik eller Vask — uden at det først er godt gennemkøgt, og det tilraades Skibsførere at sørge for saadan Vandforsyning, at de kan undgaa at forsyne sig der.

Frihavnsplaner i Stockholm. En svensk Studie-Kommission kan i Følge »Berl. Tid.« i næste Maaned ventes til Kjøbenhavn for at bese den her-værende Frihavn. Handelskamret i Stockholm har nemlig nedsat den nævnte Kommission for at drøfte Spørgsmaalet om en Frihavn, og Kommissionen har nu besluttet at begive sig paa en længere Studierejse, der foruden Kjøbenhavn ogsaa gælder Frihavnene i Stettin og Hamburg. Først i Slutningen af August eller Begyndelsen af September ventes Kommissionen at kunne være tilbage i Stockholm.

Frihavn i Malmø. I svenske Blade gøres nu udførlig Rede for et af en Løjtnant Ingemar Peterson udarbejdet Forslag til en Frihavn i Malmø. Projektet omfatter en Række Bassiner begrænsede ved Moler og Kajer omtrent paa samme Maade, som Tilfældet er i Kjøbenhavns Frihavn. Paa Kajerne er afstukket Plads til Pakhuse, Varelagre, Fabriker og Slagtehus m. m. Den projekterede Frihavn er foreslaaet lagt op til den gamle Havn og staaende i Forbindelse med denne.

Omkostningerne for det egentlige Frihavnsanlæg anslaaes til 6,850,000 Kr., de samlede Anlæg til 25 Mill. Kr., hvoraf Industrihavnaneanlægget alene andrager 12¹/₂ Mill. Kr. (R. B.)

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. 5/1908, afsagt d. 13. Maj 1908. Firmaet Mammen & Drescher mod Firmaet P. Brown jun. & Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Sandhurst«.

I Marts 1907 indtog Dampskibet »Sandhurst« i New Orleans fra forskellige Afskibere nogle Partier Bomuldsfrøkager i Sække bestemt til flere Ladnings-

modtagere dels i Kjøbenhavn dels i Aalborg. Partierne var forsynet med forskellige Mærker, hvoraf dog nogle var fælles for Kjøbenhavn- og Aalborg-Partier, ligesom nogle af Sækkene til begge Steder var uden Mærke. De til Aalborg bestemte Partier laa nederst, og man havde ved paamalede røde Streger paa det øverste Lag af de til Aalborg bestemte Sække søgt at danne en Slags Adskillelse mellem dem og de overliggende til Kjøbenhavn bestemte Partier; mellem de til samme Havn bestemte Partier var der derimod ingen Separation.

Ved Udlosningen i Kjøbenhavn d. 11—20. April viste der sig en Manko af 220 Sække, men ved Udlosningen i Aalborg d. 21—25. s. M. viste der sig at være 268 Sække mere, end der skulde være. Dels var der altsaa ialt indladet 48 Sække formeget, dels var det ikke lykkedes helt at holde Kjøbenhavnpartierne separeret fra Aalborgpartierne, idet det jo maatte betragtes som givet, at de 220 Sække, som havde manglet i Kjøbenhavn, var kommet med til Aalborg. Disse 220 Sække blev derfor under Losningen oplagt i Aalborg for Skibets Regning til Dækning af Differencen i Kjøbenhavn.

Ved en d. 11. Maj s. A. af Kjøbenhavns Frihavns A/S. foretagen Regulering mellem samtlige Ladningsmodtagere i Kjøbenhavn og Aalborg fordeltes hele den udlossede Vægt pro rata mellem dem, saaledes at der som Resultat fremkom en Undervægt af 1,78 pCt. af samtlige Partier, hvoraf Modtagerne skulde bære den ene Procent, medens Resten af Tabet skulde erstattes dem af Afskiberne, der havde garanteret 99 pCt. Ud-vægt.

Mod Rigtigheden af denne Regulering protesterede baade to Aalborgmodtagere og en af Afskiberne i New Orleans, idet de gjorde gældende, at Partierne — ved de røde Streger — havde været separeret paa en saadan Maade, at der ikke var Hjemmel til en Regulering af Ladningen i dens Helhed. Grunden til denne Protest var navnlig den, at der ved Afvejningen i Aalborg havde vist sig betydelig mindre Undervægt (gennemgaaende 0,71 pCt.) i de der udlossede nederst i Skibet liggende Partier end i de i Kjøbenhavn udlossede, hvor Undervægten gennemsnitsvis havde været 2,50 pCt. Saa vel Afskiberne af de til Aalborg bestemte Partier som Modtagerne af disse Partier vilde derfor være betydelig bedre stillet, hvis Reguleringen ikke havde været fælles for Partierne til Aalborg og Partierne til Kjøbenhavn.

Spørgsmaalet indbragtes for Fællesorganisationen for dansk Korn- og Foderstofimportører, der ved en Kendelse stadfæstede den foretagne Regulering, og denne Kendelse maatte Aalborgmodtagerne efter deres Organisations Love underkaste sig. De fik derefter i August s. A. udleveret paa Kjøbenhavnmodtagernes Vegne de for disse bestemte 220 Sække, men maatte i Henhold til Reguleringen tilsvare disse Værdien af c. 500 Sække.

I den Formening, at dette Resultat maa tilskrives Fejl fra Skibets Side (mangelfuld Separering og fejlagtig Udlosning i Kjøbenhavn af 220 Sække for lidt), har nu Citanterne Firmaet Mammen & Drescher som Repræsentant for 1) New Orleans Eksport Company Limited, 2) A/S. Aalborg Foderstof Import og 3) Korn- og Foderstof-Kompagniet, Nordjydsk Afdeling, under Sagen paa-staaet Indstævnte Firmaet P. Brown jun. Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Sandhurst« tilpligtet at betale Erstatning for det Tab, som er forvoldt Citanternes Mandanter, hvilket Tab de har opgjort til ialt Kr. 1,610.95 med Renter og Sagens Omkostninger. Citanterne fremhæver, at hvis Separationen havde været behørig, og Ladningen rigtig afleveret, vilde der ikke være bleven paalagt Aalborgmodtagerne at udrede Erstatning til de kjøbenhavnske Ladningsmodtagere, idet Forudsætningen for den stedfundne almindelige Regulering saa vel efter Fællesorganisationens Love som efter Bek. 19. December 1906 for Kjøbenhavns Frihavn er, at der har foreligget Sammenladning eller utilstrækkelig

Adskillelse af de forskellige indladede Partier. Efter Citanternes Formening maa det derfor være Skibets Sag at ersatte Citanternes Mandanter de saaledes opstaaede Tab.

I denne Betragtning kan der imidlertid ikke gives Citanterne Medhold. Skibet ses ikke at have paataget sig nogen Forpligtelse til at holde Ladningerne stuvet separat; Konnossementerne indeholder intet herom. Selv om der er begaaet en mindre Fejl ved Udlosningen i Kjøbenhavn, kan dette ikke under disse Omstændigheder involvere en Pligt for Skibet til at erstatte Tab, som ikke er direkte forvoldt ved denne Fejl, men som er en Følge af den i denne Anledning stedfundne Regulering. Det maa være Skibet uvedkommende, at Ladningsmodtagerne efter deres Organisations Love er pligtige at underkaste sig en saadan Regulering, paa hvis nærmere Ordning Skibet forøvrigt ogsaa er uden Indflydelse.

De Indstævntes Frifindelsespaastand vil herefter være at tage til Følge, saaledes at Citanterne findes at maatte tilsvare dem Sagens Omkostninger med 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. 98/1907, afsagt den 27. Maj 1908. Damperen »Alices« Rederi D. Torm mod Købmand Hans Olsen af Næstved.

I Følge Certeparti af 27. Oktober 1906 skulde Damperen »Alices«, Kaptajn Schultz, i Methil indtage en Ladning Kul til Karrebæksminde til Købmand Hans Olsen af Næstved. Til Indtagelse af denne Last havde Damperen i Følge Certepartiet et Tidsrum af 72 løbende Timer (Søndage, Betalingsdage, og andre Kulgrube-Fridage dog ikke medregnede) fra første Højvande efter Ankomsten til Reden, naar skriftlig Meddelelse om, at Skibet var rede til at modtage Ladningen, var givet Kulgrube-Agenten. Indladningstiden skulde først regnes fra Kl. 6 Morgen den vedkommende Dag, og den Tid, der medgik til at indtage Bunkerkul, skulde ikke medregnes. Skulde noget af Ladningen blive indladet de foran nævnte undtagne Dage skulde kun den Tid, der faktisk var brugt til at indlade Kul, regnes med ved Beregningen af Damperens Ladetid.

Der er Enighed om, at Skibet var rede til Indladning Torsdag den 22. November Kl. 6 Fm., men at det først kom til Spout om Mandagen, og først blev færdiglastet Tirsdag den 27. s. M. Kl. 5 Em. eller — efter hvad Citanten har opgivet i Stævningen — Kl. 6. Citanten gør i den Anledning Krav paa Overliggedagsgodtgørelse for 27 Timer — Tiden fra Lørdag Kl. 12 Nat til Mandag Kl. 6 Morgen fraregnet 3 Timer, der er medgaaet til Indtagelse af Bunkerkul, — à 12 sh. 6 d. pr. Time eller £ 16. 17. 6. med Renter og Omkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden blandt andet under Paaberaabelse af, at det var Kulgrube-Fridage flere af de Hverdage, da Skibet laa i Methil.

Det er *in confesso*, at de Kul, Skibet fik leveret i Methil, stammede fra flere forskellige Miner i Distriktet, og at disse Miner ikke alle havde de samme Betalings- og Fri-Dage. Skibet indladede c. 150 Tons Cokes, c. 480 Tons Leven Kul og henved 600 Tons Nøddekul, hvoraf c. 300 Tons fra Bowhill Minen og c. 80 Tons fra Blairhall Minen; efter det foreliggende maa der gaas ud fra, at Leven Minen havde Betalingsdag den 23. og Fridag den 24. November, Bowhill Betalingsdag den 24. November og Blairhall Fridage den 22., 23 og 24. November.

Striden mellem Parterne drejer sig hovedsagelig om, hvorvidt Certepartiets Undtagelsesbestemmelse for Kulgrube-Fridage, som af Indstævnte hævdede, maa antages at sigte til alle de Dage, der er Fridage ved en af de Miner, hvorfra Skibet skal have Kul, eller dog til de Dage, der er Fridage ved Miner, fra hvilke Skibet skal have en væsentlig Del af Kulladningen, eller om der, som af Citanten gjort gældende, kun kan være

sigtet til saadanne Dage, som er fælles Fridage for samtlige Kulminer i det paagældende Distrikt.

Da der i Certepartiets Tekst ikke findes noget, som kan støtte den Antagelse, at det har været Meningens kun at undtage saadanne Fridage, som er fælles for hele Distriktet, og da den modsatte, af Indstævnte hævdede Forstaaelse af Certepartiets Ord i og for sig findes at være den naturlige, vil der ikke kunne gives Citanten Medhold. Citanten, der maa antages at have været fuldt vidende om, at de forskellige Kulgruber i Methil Distriktet havde forskellige Fridage, kan saaledes ikke gøre gældende, at han har indgaaet Kontrakten under en fejlagtig Forudsætning i saa Henseende. Vilde han sikre sig mod at komme til at lide under Ulemperne ved altfor mange forskellige Fridage, burde han have taget de fornødne Forbehold i Certepartiet.

Under de foreliggende Omstændigheder findes saaledes Indstævnte at maatte frifindes og tillægges Sagens Omkostninger med et Beløb af 100 Kr.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet for Bottenhavet og Finskebugten atter daarligere, saa at de til disse Havne med Ladninger bestemte Skibe ret ofte er ude af Stand til at skaffe sig Udfragter for prompt Afskibning. Tyskland har endnu enkelte Havrelaster til England; Vestsverig udbyder nogle Trælaster, og Østnorge møder med nogle flere Islaster, saa at de i Danmark lossende Skibe lettere kan placeres, naar Størrelserne passer, men Raterne er saa lave, at det er vanskeligt at komme til Forretning. Der er oftere solgt flere Trælaster men væsentligst for senere Afskibning, saa man tør haabe paa en Bedring af Forholdene noget længere frem i Tiden. Paa Returfragter Vest fra er der ikke egentlig Mangel, og Kulfragterne er som antydte i sidste Indberetning lidt bedre, men Tøren er paa flere Havne længere, særlig i Boness, Bridgeness og Carriden.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

120 Stdr. Stav Pitcå/Themsens 34/6, 80 Stdr. D/B., Boards Sundsvall/La Tremblade 51 Frcs., 150 Tons Havre Stralsund/Kristiania 7½ Mark, 225 Tons Oljekager Riga/Østengland 8/, 125 R.-T. Klid London/Danmark 11/, 290 Tons Kul Granton/Königsberg £ 6,10, 260 Tons Kul Boston/Bogense £ 7, 190 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 6, 370 Tons Oljekager Marseille/Danmark eller Sverig 14/.

Saalænge Forholdene i de forskellige Lande er af en saadan Art, at Køb og Salg af Varer nærmest kun foregaar til det øjeblikkelige Forbrug, hvilket er en Følge af de faa Nybygninger saa vel paa Land som til Søen, tør det være ret indlysende, at det fremdeles vil vedblive med Mathed i Fragtmarkedet; dog er det at forvente, at Eftersommeren vil medføre noget mere Liv i Forretningen.

Fragtmarkedet for de mindre Sejlere er ikke undergaet nogen Forandring til det bedre; med Afladning pr. Juni er der sluttet for Havre fra Greifswald og Anklam 5 Mark, Stralsund 4¼ Mark og fra Lauterback 4½ Mark til Danmark, Sydsverig, og der noteres til Kristiania 6½ Mark; men ellers er det paa Kornmarkedets Omraade meget flovt.

ab Kjøbenhavn er det lige elendigt, men der er just heller ikke mange fragtsøgende Skibe; der sluttedes bl. a. for Hvede til Vejle og Horsens 10½ Øre.

ab Provinserne er det ligeledes uforandret flovt, der blev sluttet for Byg Kalundborg/Aalborg 13 Øre.

Fra Sverig er der heller ikke nogen Bedring at

spore; saaledes meddeles fra Halmstad, at der først om c. 14 Dage atter kan ventes nogle Stenlaster til tyske Havne, for Øjeblikket noteres derfra kun Gadesten til Stockholm 3½ Kr.

Generalforsamlinger.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholdt ordinær Generalforsamling d. 29. Maj under Ledelse af Højesteretsadvokat P. G. C. Jønsen. Bestyrelsens Formand, Geheimecetsraad Bramsen aflagde Beretning og gennemgik Selskabets Forhistoria.

Selskabet oprettedes i 1893 med en Aktiekapital af 340,000 Kr., i 1899 udvidedes Kapitalen til 2 Mill., og i 1900 oprettedes »Nordisk Dampskibsselskab« som et selvstændigt russisk Selskab med en Aktiekapital paa 2 Mill. Rubler. De ¾ herfra overtog »Dansk-russisk Dampskibsselskab« dels for Gevinsts Skyld, dels for derigennem at faa Indflydelse paa det russiske Selskab, der i sin Egenskab af russisk havde særlige Fordelo i russisk Fart. Der var da faktisk ogsaa tjent meget ved dette Arrangement. Det russiske Selskab havde lige til forrige Aar — naar undtages netop 1902 — givet stort og sikkert Udbytte. Saa var det i Januar i Fjor, at Konsul Mørck, Sjælen i det hele Foretagende, foreslog at fordoble Aktiekapitalen for at etablere omfattende Fragt-Ruter paa Sortehavet og det asovske Hav. Han havde ved Selvsyn og personlige Undersøgelser forvisset sig om, at der her laa et stort og lønende Marked, og saavel den ordinære som en senere ekstraordinær Generalforsamling vedtog ogsaa Aktiendvidelsen enstemmig. Paa Dags efter kom der imidlertid Meddelelse om, at Konsul Mørck pludselig var død i St. Petersburg af et Hjerteslag. Den Mand, som havde undfaaget den hele store Idé og var den eneste, som til Gavn kunde have fort den ud i Livet, var med ét revet bort, og Følgerne udeblev ikke. Medens de tidligere Aar havde vist gode Overskud, viste det afvigte et Tab for det russiske Selskab paa 2,060,000 Kr., hvoraf altsaa det danske Selskab maatte bære ¾. Fra Tabet gik imidlertid det danske Selskabs Overskud paa c. 600,000 Kr. Af Hensyn til, at det russiske Selskab endnu ikke har haft Generalforsamling, ønskede Geheimecetsraaden ikke at komme nærmere ind paa Driften i Sortehavet, men bebudede en ekstraordinær Generalforsamling, ved hvilken den samlede Bestyrelse vilde stille sine Mandater til Disposition.

Grosserer Messerschmidt ankede over, at Bestyrelsen ikke havde tilkaldt fhv. Direktør Jacob Brandt, og Grosserer Asmussen fik efter sket Anke Bestyrelsens Tilsagn om, at en kort Beretning fremtidig skulde ledsage Regnskabet. Geheimecetsraad Bramsen oplyste, at fhv. Direktør Brandt paa Forespørgsel havde erklæret, at han i alt Fald foreløbig ikke ønskede at modtage Valg.

Ved Bestyrelsesvalget genvalgte Hr. Bramsen enstemmig, ligesom Generalforsamlingen godkendte Bestyrelsens Valg af Direktør Emil Velt til Bestyrelsesmedlem i Stedet for Fabrikejer Bons, der var udtraadt af Bestyrelsen.

Foreningen for Opretelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne,

som er fælles for alle 3 nordiske Riger, afholdt d. 23. ds. sin aarlige Generalforsamling for Danmarks Vedkommende. Formanden, Kontreadmiral V. Hansen, aflagde Beretning om Virksomheden i 1907. Foreningens 4 Hjem i Hull, Marseille, Liverpool og Hamburg har gjort god Fyldest, og navnlig har det sidst oprettede Hjem i Hamburg været udmærket godt besøgt. Foreningens hyggelige og godt ledede Hjem, har i stedse stigende Grad formaaet at tage Kampen op med de private Boardinghouses.

Inden lang Tid haaber Foreningen at kunne aabne endnu et Hjem i en engelsk Havn, enten ved Tynen eller i Cardiff, da disse Havne besøges af en Mængde skandinaviske Sømand.

Regnskabet fremlagdes og godkendtes.

De efter Tur fratredende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes. I Stedet for Kassereren, Generalkonsul van Haarst, som af Helbredshensyn havde maattet nedlægge sit Mandat, valgtes Grosserer K. Leth. Til Revisor valgtes Grosserer Chr. Kampmann i Stedet for Kommandør C. Holbøll, som ikke ønskede Genvalg. Generalforsamlingen udtalte en Tak til Generalkonsul van Haarst og Kommandør Holbøll, som tidligere har været Medlem af Bestyrelsen, for deres varme Interesse og gode Arbejde for Foreningen.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 38.

Forestaaende Flytning og Forandring af Fyr. Taars. Laaland V.-Kyst. Storo Belt.

I Slutningen af Juni d. A. flyttes Fyret paa Taars Færgebro til en Plads paa Kysten af Taars Vig, der ligger c. 550 Meter S. 61½° Øst for dels nuværende Plads. Fyret vedbliver at vise To-Formørkelser hver 10. Sek. og vil komme til at vise grønt Lys fra c. S. 10° V. til c. S. 83° V., hvidt Lys fra c. S. 83° V. gennem V. til c. N. 87° V., rødt Lys fra c. N. 87° V. til c. N. 60° V. Lysevnen bliver forøget til 11,3 og 6½ Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys.

Under Flytningen er Fyret slukket.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 1. Juni 1908.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 1. Jnni). Adolph Andersen, Schubert, ank. Königsberg 25. Maj herfra. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 26. Maj herfra. — Algarve, Borrios, afg. Riga 29. Maj hertil. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Antwerpen 31. Maj hertil. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Reval 30. Maj herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 25. Maj til Malaga. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 21. Maj til New York. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 28. Maj hertil. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 1. ds. for Dunkerque. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 29. Maj herfra. — Beira, Lunge, ank. Antwerpen 25. Maj fra Riga. — C. F. Tiøtgon, Thomsen, ank. New York 20. Maj fra Kristiansund. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Oporto 30. Maj hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 24. Maj herfra. — Dagmar, Bøgvad, pass. Ouessant 31. Maj for Malaga. — Douro, Mortensen, ank. Oporto 31. Maj fra Libau. — Ellen, Østensen, afg. Riga 30. Maj til Antwerpen. — Florida, Andersen, ank. Odense 31. Maj herfra. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 1. ds. fra Königsberg. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 30. Maj for Bordeaux. — Georgius I, Sørensen, afg. Libau 30. Maj til Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 26. Maj fra Kristiania. — Helge, Jønsen, ank. hertil 29. Maj fra Danzig. — Hengest, Munch, ank. hertil 31. Maj fra Libau. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 30. Maj til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 30. Maj fra Swansea. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 31. Maj herfra. — Kusan, Hansén, ank. Libau 24. Maj fra London. — Karin, Ryberg, afg. Stettin 31. Maj til Manchester. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 25. Maj hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Bordeaux 25. Maj herfra. — Kurks, Gommesen, ank. Havre 31. Maj fra Rouen. — Leopold II, Rasmussen, afg. herfra 31. Maj til Libau. — Loire, Craignou, ank. hertil 31. Maj fra Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Dunkerque 30. Maj fra Havre. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 30. Maj til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Sfax 30. Maj fra Tunis. — Moskov, Meldahl, pass. Brunsbüttel 29. Maj for London. — Nicolai II, Kanes, ank. Antwerpen 16. Maj herfra. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 30. Maj til Neufahrwasser. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 25. Maj fra Reval. — Omsk, Jousen, ank. Hull 27. Maj fra Libau. — Oscar II, Hømpel, afg. Kristiansand 23. Maj til New York. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 23. Maj fra Filadelfia. — Perm, Christensen, afg. London 30. Maj til Newcastle. — Pregel, Harder, ank. St. Petersburg 31. Maj fra Antwerpen. — Rogaland, Wiese, afg. Swansea 30. Maj hertil. — Saga, Wiberg, ank. Riga 1. ds. herfra. — Saxo, Larsen, afg. Sundsvall 30. Maj til Påskallavik. — Seine, Damp, ank. Frederikshavn 28. Maj fra Wiborg. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 17. Maj til Filadelfia. — Tiher, Bock, ank. Sika 22. Maj fra St. Petersburg. — Tyr, Thøning, ank. hertil 31. Maj fra Windau. — United States, Wulff, afg. New York 28. Maj til Kristiansand. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 28. Maj herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cardiff 26. Maj. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Muehlgraben 18. Maj. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newmills 29. Maj til W. C. U. K. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Blyth 19. Maj til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Cape Tormentine 10. Maj. — Excellence Pleske, Brandt, ank. St. Petersburg 16. Maj. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. St. Petersburg 9. Maj. — Wladimir Sawiu, Carstensen, afg. Hamburg 28. Maj til Helsingfors. — Alexander Sbnkoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Sien, Nielsen, ank. St. Petersburg 28. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 30. Maj til Winadu.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Aalborg 26. Maj. — J. N. Madvig, Hahn, ank. Kronstadt 28. Maj. — Holge, Olsen, ank. Kronstadt 21. Maj. — Rolf, Olsen, ank. Rotterdam 27. Maj. — Niels R. Finson, Matthiessen, afg. Windau 29. Maj.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Bremen 27. Maj. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 26. Maj til Pasages. — Nexos, Basse, afg. Borgå 29. Maj til Sevilla. — Ellen, Hansen, ank. Wisby 26. Maj. — Fylla, Christensen, afg. Blyth 26. Maj. — Gerda, Iversen, ank. Frederikshavn 29. Maj. — Inger, Larsen, afg. Konigsberg 27. Maj til Yxpila. — Cito, Thøgersen, ank. Brake 27. Maj. — Napoli, Brinch, afg. Morlaix 30. Maj til Nantes. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 28. Maj til Nantes. — Nerma, K. M. Nielsen, ank. Esbjerg 30. Maj. — Alfa, Lauritsen, afg. Gefle 30. Maj til Sundsvall.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Ripola 21. Maj. — Brattingsborg, Suenson, afg. Torre Annuunziata 25. Maj til Huelva. — Flynderborg, Larsen, ank. Danzig 28. Maj. — Frødensborg, Fischer, afg. St. Petersburg 29. Maj til Rotterdam. — Frederiksborg, Larsen, ank. Hamburg 25. Maj. — Jomsborg, Mathiesen, afg. St. Petersburg 26. Maj til Calais. — Kronborg, Jensen, ank. Bougie 27. Maj. — Rosenborg, Schultz, ank. Dunkerque 26. Maj. — Skanderborg, Jensen, ank. Kronstadt 26. Maj. — Stegelborg, Albertsen, ank. Huelva 27. Maj. — Stjerneborg, Lund, ank. Rouen 28. Maj. — Søborg, Hansen, afg. Bernisaf 23. Maj til Lübeck. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kristinestad 25. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Hungersborg 24. Maj. — Marselisborg, Andersen, ank. Hamburg 25. Maj. — Silkeborg, Pedersen, afg. Genua 27. Maj til Bougie. — Skodsborg, Schmidt, ank. Dunkerque 28. Maj. — Tuborg, Agerlin, afg. Livorno 26. Maj til Huelva. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Hamburg 26. Maj. — Vordingborg, Petersen, afg. Reval 26. Maj til Ghent.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Newcastle 25. Maj. — Dansborg, Kühl, ank. Manchester 29. Maj. — Jægersborg, Larsen, ank. Pillau 29. Maj. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 29. Maj til Haukipudas. — Taarnborg, Matzen, ank. Rotterdam 26. Maj.

Heneborg. Honeborg, Christiansen, ank. Riga 29. Maj.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Wiborg 27. Maj til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Ripola 18. Maj.

Svendborg. Peter Mørsk, Børgesen, ank. Cardiff 27. Maj.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, afg. Libau 26. Maj til Rotterdam.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Dunkerque 30. Maj. — Helga, Vaaben Hansen, afg. Dieppe 30. Maj. — Martha, Christensen, afg. Rouen 29. Maj. — Elna, Rathje, afg. Pillau 29. Maj. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 29. Maj. — Simone, Møller, ank. Rouen 30. Maj. — Jeanne, Løfler, afg. Sunderland 22. Maj. — Vera, Riso, afg. Blyth 30. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 24. Maj.

Kjøbenhavn. Hafuia, Hansen, ank. Riga 26. Maj. — Russia, Paulsen, ank. St. Petersburg 26. Maj. — Carl Hecksher, Starck, afg. St. Petersburg 27. Maj. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Erichsen, ank. St. Petersburg 16. Maj. — Euxinia, Lund, ank. Stettin 28. Maj. — Canadia, Jespersen, afg. Tynen 13. Maj. — Livonia, Skov, ank. St. Petersburg 21. Maj.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, ank. Filadelfia 26. Maj. — Patria, Dam Larsen, afg. Methil 20. Mnj. — Gratia, Sørensen, ank. Dordrecht 27. Maj. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 22. Maj.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 25. Maj. — Gallia, Nielsen, ank. St. Petersburg 25. Maj. — Caledonia, Storm Hansen, ank. St. Petersburg 18. Maj. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 30. Maj. — Katonia, Rasmussen, afg. Swansea 22. Maj.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Boness 29. Maj. — Granaria, Jørgensen, afg. Rotterdam 22. Maj. — Carbonia, Mathiasen, ank. Helsingør 23. Maj. — Estonia, Wiuckler, ank. St. Petersburg 22. Maj.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Sunderland 29. Maj. — Selandia, Troensegaard, afg. Arendal 29. Maj. — Scalia, Jensen, ank. Toulon 22. Maj. — Frumentia, Andersen, afg. Mobile 20. Maj. — Boscia, Skovgaard, ank. Nicolajeff 28. Maj.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 22. Maj.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 18. Maj. — Helene, Sørensen, ank. Ghent 27. Maj. — Agnete, Petersen, afg. Kjøbenhavn 30. Maj. — Hermina, Dam, ank. Riga 21. Maj. — Alice, Schultz, afg. Methil 28. Maj.

Svendson & Christensen. N. F. Høffding, van Deurs, ank. Antwerpen 31. Maj. — N. G. Petersen, Bloch, afg. St. Petersburg 30. Maj. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Helsingør 29. Maj nordg. — Ajax, Brorsen, afg. Helsingør 31. Maj. — H. Pon-

toppidan, Klitgaard, afg. Kjøbenhavn 30. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 29. Maj nordg. — St. St. Blichor, Christensen, ank. Ghent 28. Maj. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swinemünde 29. Maj. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 30. Maj nordg.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, afg. Reval 29. Maj. — Hugo, Steen, ank. Port Talbot 29. Maj. — Ulrik Holm, Bonnebye, ank. Blyth 29. Maj. — Farmatyr, Nielsen, afg. Horsens 30. Maj til Danzig. — Erik, Poulsen, afg. Burntisland 30. Maj til Kjøbenhavn. — Absalon, Grau, ank. Rotterdam 30. Maj.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Stettin 25. Maj. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Neapel 24. Maj. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Windau 26. Maj. — Urania, Clausen, ank. Stettin 28. Maj. — Svønd, Schmidt, afg. Aarhus 21. Maj. — Nordland, Petersen, ank. Rotterdam 30. Maj. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Swinemünde 29. Maj. — England, Andersen, ank. Cardiff 23. Maj. — Holland, Poulsen, afg. Methil 29. Maj. — Rusland, Madsen, ank. Boston 28. Maj. — Annette Furness, Larsen, afg. Tyne 29. Maj. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 28. Maj. — Europa, Hansen, ank. Windau 25. Maj. — Tyskland, Daustrup, afg. Kings Lynn 24. Maj. — Frankrig, Friis, ank. Terneuzen 29. Maj. — Belgien, Nielsen, afg. Koivussaari 27. Maj. — Dronning Olga, Petersen, ank. Kotka 21. Maj.

Skandia. Schack Støenborg, Faber, afg. Stockholm 2. ds. til London.

Frø. Austa, Bagger, ank. Riga 22. Maj. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 7. Maj. — Freja, Nielsen, ank. St. Petersburg 24. Maj. — Hertha, Rasmussen, ank. Mørbyluga 28. Maj.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Oxelosund 29. Maj. — Fulton, Jørgensen, ank. Howdon Dock 29. Maj. — Newton, Andersen, afg. Windau 28. Maj til Dunkerque. — Edison, Sørensen, afg. Blyth 30. Maj til Libau. — Washington, Nielsen, afg. Kuivusaari 22. Maj til Calais.

Sejlskibe.

Æra. Wemyss Castle, Bandholm, ank. Leith 25. Maj. — Aron, Hansen, ank. Åhus 26. Maj. — Aron, Andersen, ank. Åhus 26. Maj. — Ruth, Eriksen, ank. Flensborg 26. Maj. — Eos, Christensen, ank. Stockholm 27. ds. — Norma, Christensen, ank. Brest 26. Maj. — Sostrene, Christensen, ank. Hamburg 26. Maj. — Argus, Jensen, ank. Akureyri 27. Maj. — Thøger, Petersen, ank. Malmö 26. Maj. — Anne, Schmidt, ank. Fuglefjord 27. Maj. — Maron, Albertsen, ank. Åbo 29. Mnj. — Lorenz, Levinsen, ank. Kotka 29. Maj. — Caroline, Madsen, ank. Kjøbenhavn 27. Maj. — Alfa, Madsen, pass. Dover 23. Maj paa Rejse til Marstal. — Theodor, Andersen, ank. Pillau 28. Maj. — Lauritz, Folmer, ank. Memel 29. Mnj. — Freya, Nielsen, ank. Nystad 28. Maj. — Eden, Petersen, ank. Scutubal 28. Maj. — I. Koefoed afg. Gøteborg 27. Maj til Laroche (Marokko). — Harris, Torsteinson, ank. Kragerø 28. Maj. — Smart, Christensen, ank. Hudiksvall 29. Maj. — Hertha, Krull, afg. Langøre 26. Maj til Frederiksstad. — Thea, Friis, var d. 25. Maj sejlferdig i Stagsund, best. til Rye. — Skandia pass. Prawle Point d. 27. Maj for vestg. — Svin, Jensen, ank. Pillau 29. Maj. — Johanne, Stegmann, ank. Esbjerg 30. Maj. — Svane, Mollmann, ank. Riga 30. Maj. — Karen, Boye, ank. Kings Lynn 30. Maj. — Solon, Rasmussen, ank. Gøteborg 30. Maj. — Henry, Bager, ank. Kristiansand 30. Maj. — Lika, Petersen, ank. Avilles 27. Maj. — Peter, Ohlsen, ank. Aalborg 30. Maj. — I. Koefoed, Andersen, pass. Hirtshals d. 28. Maj paa Rejse til Laroche. — Hermod, Dreimann, ank. Fovey 29. Maj. — Ingolf, Nyman, ank. Harwich 29. Maj paa Rejse til Ipswich.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Esbjerg. Telefon 43. Hovedkontor: Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 2. Juni 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin
faas hos d'Hrr. Skibshandlere
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

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 Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>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 Lodsør.</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.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1/2, Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord 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 5 1/2, 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: 1 1/2, à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, 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.</p> <p>Petroleumskafer 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 -</p> <p>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: 95 Ø. 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 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. Kubikavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 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.	Lods penge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib ndfor 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 Ø.	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, Maskin, værksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads: Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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.	Skibaafgift 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.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 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 Skibssmedje.
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.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B. R. T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R. Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Brutt. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærubanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærubanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærubanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde foresindes.	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 nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens 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, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærubanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

LANDMANDSBANKEN

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:

Berglarsen.

**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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

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

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 45. 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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

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

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

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.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Bruget Ankere og Kæder haves til Salg.

**Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding**

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

**Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.**

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

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 Nnmre
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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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 Nnmre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

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

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

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

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

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

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

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

Dansk Sejskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden Udgangen af indeværende Maaned.

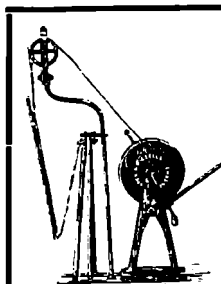
Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer.
f. T. Formand.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Efftt., A. S. Jøssen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendt ved enhver Nybygning el. Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Cariboltermann, Kjøbenhavn.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejdug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

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-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908.

Vi har modtaget følgende:

Som Svar paa en Adresse til Bureau Veritas indgivet af c. 2 à 300 Skibsredere og Skibsbygmestre om Udhugningen udenbords, ved fuldtids Besigtelse af Sejlskibe, er fra Veritas Inspektør i Kjøbenhavn, i Foraaret indløbet følgende Skrivelse:

I Anledning af den indbragte Adresse underskrevet af Skibsredere og Skibsbygmestre om Moderation i Aabningerne jævnførende vort Reglements Art. 12 for »Special Survey«, har vor Administration underkastet denne Sag en meget alvorlig Drøftelse og har bemyndiget mig til at meddele, at ihvorvel Bureauet maa fastholde sin Fordring om indgaaende Kendskab til Skibenes Tilstand og særlig overfor Afslutning paa Klassens Hovedterm, saa formener man dog at kunne gaa ind paa nogen Moderation i Udhugningernes Udstrækning.

Vi har derfor givet vore Ekspertes Ordre til at forholde sig som følger med Undersøgelsen udenbords, idet den indenbords Aabning foretages ved Lister for hele Skibets Længde.

Aabningerne udenbords indskrænkes til $\frac{1}{3}$ af Skibets Længde agter i hver Side, og $\frac{1}{4}$ af Skibets Længde for i hver Side. Den resterende Del af Skibets Sider undersøges ved Boring i 2den, 3dje og 4de Rang slangede over disse Range, saaledes at der kommer 1 gennemgaaende Hul i hvert Spant, og i disse Huller indrives da 1 gennemgaaende Bolt af passende Dimensioner. De øvrige Boringer af Kølsvin og Dæksbjælker saa vel som Bolte-Undersøgelser som tidligere.

Forefindes mistænkelige Tegn maa Aabning foretages for at komme til Kundskab om Skadens Omfang. Det skal staa Skibet frit for at foretage denne Undersøgelse eller fuldstændig Aabning som tidligere.»

Chr. Olsen,
Inspektør for Bureau Veritas.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten fungerer i Juni:

Skibsfører *Jacob Holm*, Tlf. 28133,
— *H. A. Boye*, Tlf. 5592,
Skibsbygmester *Chr. Lund*, Tlf. 4055,
Maskinmester *P. Jensen*, Willemoesgade 61.

Hollandsk Dampskibslinie paa Brasilien. I Følge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Rio de Janeiro er der blevet etableret en regelmæssig hollandsk Dampskibslinie paa Brasilien. Nævnte Linie arbejder i Følge en senere Beretning med en Kapital af 20 Mill. Frcs. og nyder Statsunderstøttelse, Selskabet, hvis Navn er Koninklijke Hollandsche Lloyd, vil lade seks Skibe befare Ruten. Havnene Rio og Santos vil blive anløben med 14 Dages Mellemrum. Selskabets Generalagenter for Brasilien er d'Hrr. Fili Martinelli & Co., Santos.

(Medd. fra Udenrigsministeriet).

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Lørdag d. 11. Juli i Svendborg. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde samme Sted.

Paa Grund af Pinseshelligdagene udkommer *Dansk Søfartstidende* i næste Uge kun i ét Nummer, der vil udgaa Torsdag d. 11. ds.

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 Somanden.

Fragtmarkedet.

Medens der i Nord- og Østersøen ikke er indtraadt Forandringer af nævneværdig Betydning, gælder for alle andre Markeders Vedkommende, at disse ligger sløjere og mattere end paa noget tidligere Tidspunkt i Aar. Saa vel Østen som Sortehavet, Nordamerika og La Plata er hver for sig i den Grad velforsynet med Tonnage, at Befragterne kan faa det omtrent, som de vil have det, og de benytter sig ogsaa af Situationen i den videst mulige Udstrækning. Navnlig i Østen skorter det svært paa Ladning, og Rutebaadene konkurrerer skarpt om det Gods, der kommer frem, saaledes at det næsten er umuligt for almindelige Lastdampere at faa Ladning. Ofte maa Last samles sammen fra flere forskellige Havne, idet hele Laster bliver sjældnere og sjældnere, og vi ser nu f. Eks. Fragten for Ris fra Birma til U. K. eller Kontinentet nede paa 12/6. Det næste Par Maaneder bliver sikkert drøje at komme igennem for store Dampere, som ikke i Forvejen har sikret sig Beskæftigelse, thi hvor man end retter Blikket hen, er der ikke alene intet for dem at tjene, men de kan i de fleste Tilfælde kun sætte Penge til. Enkelte af de store Dampere sendes ind i Østersøen, men heller ikke her kan de tjene noget, hvorimod der for Baade paa 2,000/3,000 Tons gennemgaaende nok kan blive en Smule tilovers med de i Øjeblikket gangbare Rater, dersom Ekspeditionerne er hurtige. Der noteres fremdeles en Mængde Laster fra Østersøen, og da der ventes at ville blive en usædvanlig stor Eksport af Træ fra de russiske Havne, kan der udmærket godt komme nogen Opgang i Fragterne inden alt for mange Uger, særlig hvis Rederne holder deres Tonnage tilbage, hvilket synes at være Tilfældet. Foreløbig eksporteres der kun ganske ubetydelige Kvanta Korn fra de russiske Østersøhavne, men umuligt er det ikke, at der vil komme noget til Efteraaret.

Det østlige Marked er i en elendig Tilstand og hele Ladninger meget vanskelige at opdrive. Fra Bombay og Kurrachee (Lastning begge Steder) er sidst betalt 8/6 til U. K. eller Kontinentet, to Losseshavne. For Ris betalt sidst 12/ fra Birma.

Sortehavet, Azov og Donauen fragter kun lidt til omtrent uforandrede Rater. Store Dampere fra Odessa, Nikolajeff, Chersson etc. betinger ikke mere end 5/3 à

5/6 til udsøgt Havn, 3 d. à 6 d. mere Hamburg eller Weseren, medens der sidst er sluttet til 6/ L. H. A. R. Azov er omtrent livløs paa Basis af 7/3 »any«. Pr. August og senere er der næsten intet Begær. Et Par enkelte Dampere sluttedes fra sydrussisk Sortehavshavn til 8/3 Weseren, 8/9 Hamburg.

Middelhavet har taget lidt flere Dampere i den forløbne Uge, men Raterne er fremdeles meget lave. For Erts fra Grækenland (to Havne) betalles 5/1½ Rotterdam, fra Tunis 6/ til Middlesbro, fra Karthagena 4/ til Newport, fra Huelva 6/9. til Rotterdam, 7/ Dunkerque, alt med fri despatch. For Oljekager fra Marseille noteredes 12/ à 13/6 til 3 à 4 svenske Havne, og Fosfat fra Sfax 5/9 til Nantes, 6/3 Rouen, 7/9 Stettin. Ertsfragterne fra Bilbao er en Ubetydelighed bedre paa Basis af 3/3 til Cardiff, 4/ Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika har næsten intet at byde paa, og Raterne er helt igennem lavere. For Planker fra Kanada er der saaledes sluttet til 31/ fra St. John, 35/ fra Miramichi til Englands Vestkyst. Et Par Dampere sluttedes for Korn fra Montreal til Middelhavet Basis 2/3 én, 2/4½ to, 2/6 tre Losselhavne. For Fosfat fra Tampa til Antwerpen betalles 11/9, Nantes 13/. For Kul fra Norfolk til Lissabon 8/3 og for Bomuld fra Wilmington 30/ til Liverpool, 21/3 Bremen. Tømmerfragter fra Golfen mangler næsten ganske. Paa Netto Charter fra Golfen sluttedes der til 8/ Basis én Ladehavn til én Losselhavn.

La Plata Markedet er flovet yderligere af, da Markedet trykkes af den betydelige Mængde ubefragtede Dampere. Sidst betalte Rate fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet er 10/9, medens der fra San Lorenzo Grænsen er sluttet fra 14/ à 14/3 ned til 12/6 à 13/, og selv til disse Fragter er det vanskeligt at faa Last. Bahia Blanca har sidst betalt 11/ à 11/6 Juni.

Østersømarkedet har ret rigeligt med Laster, hovedsagelig fra Finland og Sverig, men Raterne lader dog en Del tilbage at ønske, særlig fra de russiske Havne. St. Petersborg har hidtil ikke fragtet stort andet end nogle Pulpwoodlaster til Rotterdam til Mk. 19 pr. Kubikfavn, medens Riga noterer 17/6 à 18/ til Østkysten, Fres. 25/26 D/B. (lumpsum) til Ghent, Hfl. 11 Holland Fres. 25/26 Rouen, Fres. 33/34 Bordeaux. Fra Libau og Windau findes ikke store Sager, og de tyske Havne har heller ikke meget at byde paa udover Sveller, for hvilke der kan faas 5/6 à 5/9 til Østkysten. Fra Narva kan faas 5/6 til Grangemouth. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi Fres. 28¼ D/B. B. tre Pladser Sydfinland/Antwerpen (775), Fres. 35 Slaver Heimango og Brahestad (3 Pladser)/Ghent (600), 21/ D/B. ¼ Boards Luleå/London (600), 23/ D/B. B. Kemi/Hull eller Grimsby (480), 20/ D/B. ¼ Boards og Scantlings Wiborg/London (900). For Erts fra Luleå er betalt 4/4½ Rotterdam eller Emden (4,500 Tons Baad).

Kulfragterne ligger paa det nærmeste uforandret til Østersøen, en Kende flovere til Middelhavet, medens de til Østen og La Plata er fastere og højere paa Grund af de elendige Returmarkeder. Paa Tynen begynder »The race holidays« snart, og Rederne gør klogt i at forberede sig paa disse. Det er forøvrigt nu igen ret vanskeligt at skaffe Lastetørn for prompte Baade fra Tynen. Meget store Dampere (indtil 6,000 Tons) sluttedes fra Østkysten til Kronstadt til 3/6 à 3/7½, hvorimod der for mindre (2,000/3,000 Tons) kunde helinges 3/9 à 4/. Iøvrigt betalles fra Østkysten 3/10½ à 4/ Swinemünde, 4/6 à 5/ Stockholm, 4/ Riga, 4/1½ Hull/Gefle (2,250), 4/3 Blyth/Pernau (1,200), 4/9 Seaham/Memel (1,100), 4/4½ Methil/Neustadt (1,400), 4/3 Grangemouth/Lübeck (1,750), 3/8 Burntisland/Aarhus (2,800), 4/9 Tyne/Colberg (650), 3/3 Tyne/Hamburg (1,500/1,900), 3/9 St. Nazaire (3,000), 4/ à 4/9 Bordeaux, 5/9 Genua (600), 6.10½ Marseille (2,600), 6/ Palermo (4,000), 7/ Venedig (5,000/6,000). Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff nævner vi: 4/ Kronstadt, 4/6 Kjøbenhavn, 4/6

Stockholm, 4/9 à 5/3 Lissabon, 6/ Gibraltar, Fres. 8 Oran, 8,50 Bona, 5/9 Genua, 5/6 Port Said, 6/4½ Aleksandria, 6/ Las Palmas eller Madeira, 10/ à 10/6 La Platin.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 10 amerikanske, 6 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 10 franske, 1 tysk, 2 italienske, 11 norske, 3 russiske, 10 svenske; Dampskibe: 1 belgisk, 11 britiske, 2 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 3 japanske, 1 norsk, 1 spansk, 2 svenske. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 17, Kollision 2, Ild 4, forsvundet 6, forladt 6, Kondemnation 17, sunket 3; for Dampskibene: Stranding 8, Kollision 3, Ild 1, forsvundet 4, forladt 1, Kondemnation 4, sunket 2.

Louisiana, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 1. ds. paa Rejse fra Kristiania til Boston paa Grund ved Scaton Slusen, men kom d. 2. ds. atter flot og afgik til Wallsend. Skibet er tæet.

Vera, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 1. ds. paa Rejse fra Blyth til Pillau med Kul i tæt Taage paa Grund ved Toriby men kom d. 2. ds. ved indtrædende Højvande atter flot, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Katholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, blev under Henliggen i Hamburg Havn d. 30. f. M. ramt af Lynet, hvorved en Mand blev dræbt og forskellig Skade paa Skibet forarsagedes.

Alexander, Brig af Raumo, der d. 2. ds. kom paa Grund paa Lillegrunden, er med Assistance af Svitzers atter kommet flot og indslæbt til Kjøbenhavn. Skibet, der er lastet med Cement, kom fra Limhamn.

Hoppet, Skonnert af Nykjøbing, paa Rejse fra Vejle til Finland med en Ladning Jern, har i Nærheden af Nyborg maattet frastikke Anker og Kæde; Skibet er med Assistance indkommet til Nyborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Mæglerfirmaet Rechnitzer, Thomsen & Co. meddeler: Ved Janus Andersen, Aalborg, er i den sidste Tid afsluttet følgende Skibshandler: Galease »Kattegat«, 50 Reg. Tons, solgt fra Norgo til et Aktieselskab i Aalborg. Købesum 3,600 Kr. Galease »Argo«, 40 Reg. Tons, solgt fra Sverig til Skibsfører Justesen, Aalborg. Købesum 7,200 Kr. Skonnert »Hansine«, 70 Reg. Tons, solgt fra Thuro til et Aktieselskab i Aalborg. Købesum 7,200 Kr. Galease »Marie« af Aalborg, 16 Reg. Tons, solgt til Skibsfører Jensen, Udbyhøj, for 2,100 Kr. Jagt »Ebenezzer«, 30 Reg. Tons, solgt fra Tyskland til et Aktieselskab i Aalborg. Købesum 2,000 Kr. Skibet var indkommen til Aalborg som Havarist.

Dampskibet »Tornen«, hjemmehørende i Frederikshavn, er af Ejerno, Fiskegrosserer P. Löhmaun, Kjøbenhavn, H. Löhmaun, Kristianssand, og H. Wiedemann, Eckerförde, solgt til Stavanger for 13,000 Kr. (Berl. Tid.).

Den 30. Maj løb 3-mastet Skonnert »Apollo« af Stablen fra Jensens Værft paa Øksenhøj ved Svendborg.

Skibet, der skal rigges som 3/m. Skonnert, maaler 248 Br. Tons, og skal føres af H. L. Nielsen af Svendborg. Den korresponderende Røder er R. Hansen, Thuro. Skibets Længde er 112 Fod, Bredden 27 Fod og Dylden 11,8 Fod.

Paa den ledige Bedding blev Kolen lagt til et nyt Skib paa 80 Tons. (Svendb. Amtst.)

Efterretninger for Søfarende*).

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1178. Forestaaende Flytning og Forandring af Fyr. Taars. Laaland V.-Kyst. Store-Bælt. I Slutningen af Juni 1908 flyttes Fyret paa Taars Færgebrog til Kysten i Taars-Vig, c. 550 m. S. 61⁷/₁₀ Ø. fra dets nuværende Plads. Fyret vedbliver at vise Top-Formorkelser hver 10 Sek., og vil komme til at vise grønt Lys fra c. S. 10° V. til c. S. 83° V., hvidt Lys fra c. S. 83° V. gennem V. til c. N. 87° V., rødt Ls fra c. N. 87° V. til c. N. 60° V. Lysevnen bliver forøget til 11,8 og 6½ Sm. for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Under Flytningen er Fyret slukket. (Kort Nr. 125, 157, 160, 162. Danske Lods, Side 340. Havne-Lods, Side 111. Fyr-Port Nr. 276).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1179. Skydeøvelser. Karlskrona. Sverig. Fra 1ste Juli—30te Septem-ber 1908 afholdes Skydeøvelser fra Tjurkö, Kungsholmsfort og Aspö samt Västra Hästholmsfort mod Skiver i Farvandet og paa Øerne S. for Tjurkö, Sturkö, Aspö og Västra Hästholmen. Naar der skydes, hejses to røde Balloner eller to røde Lanterneer paa de to Forter.

1180. Afmærkning forandret. Borgholm Havn. Øland. Forandringen i Afmærkningen i Borgholm Havn er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 545. Kjøbenhavn 1908).

1181. Afmærkning forandret. Kalmarsund. Forandringen i Afmærkningen i Kalmarsund er nu foretaget. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 162. Kjøbenhavn 1908).

1182. Afmærkning forandret. Påskallavik. Småland. Forandringen i Afmærkningen i det S-lige Farvand til Påskallavik er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 165. Kjøbenhavn 1908).

1183. Afmærkning forandret. Ljungskär. Småland. Forandringen i Afmærkningen ved Ljungskär er nu foretaget. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 166. Kjøbenhavn 1908).

1184. Afmærkning forandret. Eknö Ø. Småland. Forandringen i Af-

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt findes, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

Gjestsakten Fyrlampe. Brandetid: 1ste Januar—31te Marts.
1202. Forestaaende Tænding af Fyrlamper. I 1908 tændes følgende Fyrlamper:

Svalandsnes, Sondhordland.	59° 41' 15" N. Br.	5° 36' 50" Ø. Lgd.
Store Groveholmen, Laugneuen.	59° 50' 30"	5° 32' 35"
Røitugtangen, Bjørnefjord.	60° 7' 50"	5° 21' 55"
Vatlestrommen.	60° 20' 20"	5° 11' 20"
Helleren.	60° 19' 55"	5° 12' 15"
Ribbegarstangen, Manger.	60° 39' 20"	4° 47' 25"
Lyngø, Gaasværosen.	60° 40' 25"	4° 47' 55"
Seljestokken.	61° 10' 5"	4° 43' 35"
Finsviken.	61° 39' 55"	4° 59' 10"
Flesa, Frøifjord, Frøien.	63° 42' 0"	10° 58' 5"
Flatholmen ved Melsteneu, Frohavet.	63° 40' 35"	8° 49' 20"
Bleika, Kuløraas, Groau.	63° 57' 35"	9° 33' 0"
Saueu.	64° 1' 30"	9° 6' 20"
Ytre Øksningen, Herø, Helgeland.	65° 59' 30"	9° 10' 30"
Meloneset, Melo.	66° 0' 50"	12° 13' 45"
Svartoksen ved Bodo.	66° 50' 20"	13° 35' 10"
Juschluen, Flakstad.	67° 15' 50"	14° 16' 0"
Leiholmen.	68° 6' 30"	13° 14' 15"
Huso i Øifjord, Scujan.	68° 6' 35"	13° 10' 45"
Sandsund.	69° 32' 55"	17° 39' 50"
Audenes, 2 Fyrlamper	68° 57' 25"	16° 38' 35"
Skorn, Tromsø.	c. 69° 19' 45"	16° 8' 0"
	(Kort Nr. 88 og 179).	20° 2' 30"

1203. Forestaaende Tænding af Fyr. Helnes. Finmarken. I 1908 tændes paa Helnes, Mngeroen Ø.-Punt, et Lyufyr, der hver 10 Sek. viser Top-Lys. Lysevnen: 17 Sm. 71° 3' 50" N. Br. 26° 11' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 88).

1204. Skydeøvelser. Helgoland. Tyskland. Fra Begyndelsen af Juni til Midten af Juli 1908 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland. Skibet, hvorfra der skydes, viser rød Stander og om Natten tre røde Lanterneer og elektrisk Søgelys. Skiver, fra hvilke vises Lanterneer, er udlagt. Man maa ikke gaa mellem Skibet og Skiverne eller passere i Skydelinien; man skal gaa agten om Skibet.

1205. Fyr forandret. Wremertief og Brømerhaven. Weser. Det midlertidige Wremertief Fyr er slukket og et permanent Fyr tændt ¼ Kbl. N. for det. Flammens Højde: 18 m. Sort Baake med hvidt Bælte, der staar paa Diget. 53° 38' 59" N. Br. 8° 29' 56" Ø. Lgd.

Brømerhaven lave Fyr er forstærket. 53° 33' 31" N. Br. 8° 33' 39" Ø. Lgd.

1206. Vrag borttaget. Brømerhaven Red. Weser. Vraget af den ligge over for Neue Hafen sunkne Skonnert er borttaget og Bjergningsdampere indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 950. Kjøbenhavn 1908).

1207. Fyr after tændt. Ostmahorn. Tønde forandret. Rif. Friesche Zeegat. Holland. Ostmahorn grunn, røde og hvide, faste Fyr er after tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Den hvid og sort lodret stribede Stumpfonde »Rif«, N. for Oostergrunden van Schiermonnikoog er omhyttet med en hvid og sort lodret stribet Spidsfonde med Ballon. 53° 32' 56" N. Br. 6° 6' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1007. Kjøbenhavn 1908).

1208. Dybdé. Stormønk. Zeegat van Terschelling. Paa Inderbarren i Stormønk er den mindste Dybde 5, m.

1209. Skiver udlagt. Grienderwaard. Zeegat van Terschelling. Til Brug ved Skydeøvelser er paa V.-Kanten af Grienderwaard opstillet to Skiver, Skibet, hvorfra der skydes, viser rødt Flag. 53° 15' 4" N. Br. 5° 10' 3" Ø. Lgd.

1210. Lystønde udlagt. Hollandsch Diep. I Hollandsch Diep er Spidsfonde Nr. 12 omhyttet med en rød Lystønde, mærket »No. 12 H. D«, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 42' 56"

- mærkingen \emptyset for Eknø er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 168, Kjøbenhavn 1908).
- 1186. Afmærkning forandret. Gamlebyviken. Småland.** Forandringen i Afmærkingen i Gamlebyviken er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 167, Kjøbenhavn 1908).
- 1186. Afmærkning forandret. Lucernaafjorden. Västervik.** Forandringen i Afmærkingen i Lucernaafjorden er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 169, Kjøbenhavn 1908).
- 1187. Afmærkning forandret. Stickskärs—Sandö. Småland.** Forandringen i Afmærkingen mellem Stickskärs og Sandö er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 170, Kjøbenhavn 1908).
- 1188. Afmærkning forandret. Idö \emptyset . og S. Småland.** Forandringen i Afmærkingen \emptyset og S. for Idö er nu foretaget. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 108, Kjøbenhavn 1908).
- 1189. Afmærkning forandret. Knöl Djupet. Småland.** Forandringen i Afmærkingen i Knöl Djupet er nu foretaget. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 109, Kjøbenhavn 1908).
- 1190. Afmærkning forandret. Bokö. Småland.** Forandringen i Afmærkingen i Farvandet \emptyset for Bokö uden for Valdemarsvik er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 110, Kjøbenhavn 1908).
- 1191. Afmærkning forandret. Arkö S.** Forandringen i Afmærkingen i det \emptyset -lige Farvand mellem Arkö og Håskö er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 114, Kjøbenhavn 1908).
- 1192. Fyrskibet »Sydstroten« atter udlagt.** I Folge Telegram fra Løds-kaptajnen i Lübeck er Fyrskibet »Sydstroten« atter udlagt paa Station.
- 1193. Taagsignal. Misdroy Bro. Tyskland.** Paa Enden af Misdroy Bro gives Taagsignal med Slag paa Gongen hver 15 Sek., naar Dampet ventes, $53^{\circ} 56' 9''$ N. Br. $14^{\circ} 26' 51''$ \emptyset . Lgd.
- 1194. Vrag afmærket. Peane.** En Kahn er sunket i Nørheden af Peane-münde Skanse. Vraget er afmærket med en grøn Vragtonde med V-lig Topbetegnelse og med en hvid Lanterne paa Masten. $54^{\circ} 8' 10''$ N. Br. $13^{\circ} 45' 36''$ \emptyset . Lgd.
- 1195. Skydeøvelser. Holsts-Flak.** Fra Begyndelsen af Juni til Midten af Juli 1908 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skibet, hvorfra der skydes, viser rød Stander og den Natte tre røde Lanterner og elektrisk Søgelys.

II. Kattegat og Skagerrak.

- 1196. Forestaaende Opretelse af Taagsignal. Tvisten. Norge.** I 1908 oprettes paa Tvisten, uden for Nævingehavn, et Taagsignal. Et Taagehorn skal give Tre-Stød hver I Minut. $58^{\circ} 56' 10''$ N. Br. $9^{\circ} 56' 40''$ \emptyset . Lgd. (Kort Nr. 179 og 196).
- 1197. Forestaaende Tænding af Fyrlamper.** I 1908 tændes følgende Fyrlamper:
- Tvisten, uden for Nævingehavn. $58^{\circ} 56' 10''$ N. Br. $9^{\circ} 56' 40''$ \emptyset . Lgd.
 Natvikskjær, Nihesund, mellem Lillestrand og Kristianssand. $58^{\circ} 7' 50''$ N. Br. $8^{\circ} 15' 55''$ \emptyset . Lgd.
 Keberskjær, S. for Lillestrand. $58^{\circ} 11' 35''$ N. Br. $8^{\circ} 23' 40''$ \emptyset . Lgd. (Kort Nr. 179 og 196).
- 1198. Forestaaende Forandring af Fyr.** I 1908 forandres følgende Fyr saaledes:
- Strontangen Fyr, ved Kragerø, forandres til et Fyr med Formørkelser og faar en hvid Vinkel over Stangepæle.
 Odderoen Fyr, ved Kristianssand, bliver formørket paa begge Sider af Indsejlingen mellem Tromningen og Skibhaen.
1199. Forestaaende Forandring af Fyrlampe. Varholmen. I 1908 forandres

Varholmen Fyrlampe til at vise Lys med Formørkelser, og den formørkes over Indsejlingen N. om Songvaar.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 1200. Forestaaende Forandring af Fyr. Norge.** I 1908 forandres følgende Fyr saaledes:
- Søndre Katland Fyr viser fra 15de Juli hurtigblinkende Lys fra fri \emptyset , om Farvelli til fri S. om Skanflin. Fyret er slukket fra 31de Maj til 15de Juli.
- Vieholm Fyr, Skudenes, nedlægges, og erstattes med en Fyrlampe.
 Vællestrømmen Fyr nedlægges.
 Ulvssund Fyr forstærkes, og i den mørke Vinkel fra N. 28° V. til N. 17° V. skal det vise Lys med Formørkelser.
 Bjørnsund Fyr. Vinklen med Hurrigblink over Klakken udvides V. efter over Klippefjærene og Gallerskjærene indtil Ertmskjær, derfra bliver Lyset rodt til fri S. om Klovrningen. Den røde Vinkel over Øpholmen bliver grøn.
 Sommes Fyr nedlægges, og erstattes med en Fyrlampe.
 Bjørnsund Fyr skal vise grønt, fast Lys over Eggeløsa i Stedet for hurtigblinkende hvidt, og fra denne Vinkels \emptyset -Grænse hvidt Hurrigblink til fri \emptyset , om Øiensvehaen. Den røde Vinkel over Kjøpbaen og Fjærkvithene udvides mod V. til fri V. om Ugrundene. Det skal vise hvidt, fast Lys mellem Øiensvehaen og Grundene paa NØ-Siden af Landgode paa V-Siden og Ugrunden og Kjøpbaen paa Ø-Siden.
 Fjeldøen og Tunnges Fyr. Brændelid: Hele Aaret.
1201. Forestaaende Forandring af Fyrlamper. I 1908 forandres følgende Fyrlamper saaledes:
- Sverrikodden Fyrlampe skal vise grønt Lys fra N. 40° \emptyset . gennem \emptyset . til ind paa \emptyset -kanten af Ransø, hvidt Lys i S. 32° V., overet med Natviglangen, og over 3° paa begge Sider dernæf.
- Torsø Fyrlampe formørkes fra S. 7° V. til fri V. for Hansøen.
 Øksøen Fyrlampe skal vise grønt Lys fra fri N. om Flaarvandet til fri S. om Rødd.
 Øksøhaenen Fyrlampe skal vise Lys med Formørkelser, hvidt Lys over Løhø, farvet Lys uden for disse.
 Blinden Fyrlampe skal vise Lys med Formørkelser, og Vinklerne forandres. Væretene Fyrlampe skal vise grønt Lys over Skibnesstranden og rodt Lys fra fri S. om Skibnesstaren til fri N. om Bøinang for at vejlede til Ankerpladsen i Vorpbugten.
 Valsholmskjær Fyrlampe forandres til at vise Lys med To-Formørkelser, hvidt Lys i Løhøne mod N. og S. samt mellem Staudflaa og Gyltingen, i øvrigt farvel Lys.
 Almeningsværret Fyrlampe flyttes til Østre Formandsø.
 Meløund Fyrlampe flyttes til Gjerstholmen, og Vinklerne forandres.
 Brunvær Fyrlampe. Den røde Vinkel udvides mod S. til fri S. om Flatfløen.
 Riksvær Fyrlampe flyttes til Seingsdrøget. $68^{\circ} 16' 15''$ N. Br. $15^{\circ} 11' 10''$ \emptyset . Lgd.
 Nøtskjæret Fyrlampe flyttes længere mod N. paa Skæret, og Vinklerne forandres.
 Hærsholmen Fyrlampe skal vise rodt Lys fra S. 4° \emptyset . til fri V. om Hornskallen, hvidt Lys derfra til fri S. om Einsteinen, grønt Lys derfra til midt imellem Helhaenen og Bjørnehaenen.
 Lauvik Fyrlampe skal vise rodt Lys over Tjørstorskalen og Kroklindskallen og grønt Lys fra fri V. om Sundsfølet til fri \emptyset . om Høkkerskalen.
 Akrelavnn, Leiesundet, Marøen og Venvaag Fyrlamper. Brændelid: 15de Juli—15de Maj.

N. Br. 4° 37' 7" Ø. Lgd. En Spidsstønde Nr. 13 er udlagt paa 51° 43' 8" N. Br. 4° 37' 21" Ø. Lgd.

1211. Taagesignal. Østende. Belgien. Fra Batteriet paa Yderenden af det Ø-lige Havneshoved ved Østende gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 4 Sek. slaas Et-Slag. 51° 14' 22" N. Br. 2° 55' 14" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

1212. Fyrskebet »Ruytingen« midlertidig ombyttet. Dunkerque. Frankrig. Fyrskebet »Ruytingen« er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskebet, der viser rødt Et-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 12 m. Skibet er rødt, mærket »Ruytingen« med hvidt. 51° 14' 30" N. Br. 2° 12' 55" Ø. Lgd.

1213. Vrag uskadeliggjort. Princes Channel. Thømsen. England. Vraget af Sejlskibet »May Cory«, som var sunket i Princes Channel, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 186. Kjøbenhavn 1908).

1214. Grund tiltaget, Tønders Plads. Long Sand Shoal. Thømsen. Loug Sand Shoal er tiltaget NØ. efter i Form af en Tunge, hvis 9 m. Kurve ligger paa 51° 33' 55" N. Br. 1° 26' 0" Ø. Lgd. Den S-ligste af de to store, sorte Tønder ligger 8 Kbl. N. 63° Ø. herfor, paa 51° 34' 20" N. Br. 1° 27' 10" Ø. Lgd.

1215. Dykker forandret. Walleet Spitway. Thømsen. I Løbet mellem Walleet Spitway Tønde og Swin Spitway Tønde har Dykkerne forandret sig meget. Walleet Spitway Tønde: 51° 44' N. Br. 1° 11" Ø. Lgd.

1216. Taagesignal forandret. Flamborough Head. Taagesignalet ved Flamborough Head Fyr gives nu med Sirene, der hver 90 Sek. giver to Stød, Stød 7 Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2 Sek., Pause 78½ Sek. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 520. Kjøbenhavn 1908).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1217. Fyr forandret. Oustrehem. Frankrig. Det grønne, faste Fyr paa V.-Molen ved Oustrehem, der hidtil har været Tidevands Fyr, brænder nu som permanent Fyr.

1218. Undervands Klokke atter udlagt. Spithead. England. Den sorte, spidse Tønde, mærket »Experimental Submarine Bell«, er atter udlagt 3, 1/2 Sm. N. 70° Ø. fra St. Helen's Fort. 50° 43' N. Br. 0° 59' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 522. Kjøbenhavn 1908).

1219. Fyr ved Havnearbejder upaalidelige. Portsmouth Harbour. I haardt Vejr er de to Fyr, som vises ved Havnearbejderne i Indløbet til Portsmouth Harbour, upaalidelige. Den N.-lige Due d'Albe, 8 Kbl. S. 19° Ø. fra Yderenden af South Parade Pier, som ligger paa 50° 46' N. Br. 1° 4' V. Lgd. Det er farligt at gaa mellem Horse Fort og Kysten N. for det, undtagen mellem de to hjælpste Due d'Alber.

1220. Lystønde flyttet. Asia Knoll. Plymouth Sound. Da Grunden i Asia Pass er tiltaget, er den rød og hvid tærmede Lystønde Asia Knoll flyttet ½ Kbl. N. 67° V. hen og ligger nu 420 m. S. 20° Ø. fra Customs Tower Flagslang, og i S. 57° V. fra Citadel Flagslang. 50° 21' N. Br. 4° 8' V. Lgd.

1221. Tønde flyttet. Ledemærke ubrugeligt. Menai Strait. England V.-Kyst. Da Løbet i det NØ-lige Indløb til Menai Strait har forandret sig, er den sorte Kugletønde flyttet 7/8 Kbl. N. 40° V. hen og ligger nu i 7. m. Vand, 2 Kbl. S. 80° Ø. fra NØ-Pynten af Priestholme eller Puffin Island. 53° 19' N. Br. 4° 0' V. Lgd. Ledemærket, Penmon Point overet med Bulkeley Monument, kan ikke mere benyttes.

i Indløbet til Santos Harbour, 2½ Kbl. N. 50° V. fra Limoes Point, findes ikke. 23° 59' S. Br. 46° 19' V. Lgd.

1246. Baake flyttet fra Adelaide Islands til Alert Rock. Smyth Channel. Baaken paa Adelaide Islands er flyttet c. 2½ Sm. N. efter til Alert Rock. 52° 29' S. Br. 73° 37' V. Lgd.

1247. Baake opført. Angosto. Magellan Stræde. Paa S.-Enden af Øen Entry, ved Indløbet til Angosto Haven, er paa den gamle Bankes Plads opført en 9,5 m. høj, pyramideformet Gitterbaake med Kegle; dens underste Del og Keglen er rød, dens øverste Del hvid. Den staar 18 m. over Vandet. 53° 13' S. Br. 73° 21' V. Lgd.

1248. Fyrs Karakter. Angeles Point. Valparaiso. Det nye Fyr, som den 1ste Juli 1908 skal tændes paa Angeles Point, bliver et hvidt Blinkfyr, som hver 30 Sek. viser Tre-Blink. Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 17 Sek., 33° 1' S. Br. 71° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1164. Kjøbenhavn 1908).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1249. Fyr flyttet. Palamos. Spanien. Det grønne Fyr, som var aubrøgt i Forlængelsen af Bolgebryderen ved Palamos er flyttet indad og staar nu 324 m. fra dens Inderende.

1250. Fyr tændt. Palamos. Den gamle Mole ved Palamos skal udvildes. Et grønt, fast Fyr er derfor tændt paa en Pæl, der staar i 10,5 m. Vand, 80 m. fra Moleus Yderende.

1251. Fyr forandret. Cap Cépet. Toulon. Frankrig. Cap Cépet hvide Fyr med Tre-Blink hver 15 Sek. er slukket og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændt paa Fyrtaarnets Galleri. Synsvilden: 3 Sm. 43° 4' 5" N. Br. 5° 56' 44" Ø. Lgd.

1252. Skydeøvelser. Genova. Italien. Indtil den 17de Juni 1908 afholdes Skydeøvelser ved Genova, fra Batterierne S. Benigno, Angeli, Vegno og S. Giuliano. Der skydes i indtil 3 Sm. Afstand fra Batterierne.

1253. Uddybning. Livorno. I Livorno Forhavn foretages Uddybning Ø. efter fra den krumme Dæmnings S.-Ende. Uddybningsmaskinen viser to sorte Balloner, om Naften tre røde Lanterner lodret for hinanden.

1254. Semafor Station flyttet fra Torre Chiaruccia til Fosso Cupo. Civitavecchia. Semafor Stationen Torre Chiaruccia paa Cape Linaro er nedlagt. En ny Semafor Station er oprettet paa Fosso Cupo. Bygningen er sort og hvid tærnet og ligger 142 m. over Vandet. 42° 3' 18" N. Br. 11° 50' 52" Ø. Lgd.

1255. Lystønde ombyttet til Forsøg. Civitavecchia. Lystønden ved Yderenden af Molen ved Civitavecchia er til Forsøg ombyttet med en Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek.

1256. Grund fundet. Punta Trabucato. Asinara SØ-Kyst. Sardinien. En lille 1,7 m. Khippe er fundet 540 m. S. 39½° Ø. fra Taarnet paa Punta Trabucato.

1257. Lystønde inddraget. Fyr tændt. Fyr Lyvinkel. Fiume. Østerrig-Ungarn. Molen, som bygges V. for Marie Valerie Molen i Fiume, er nu over Vandet. Lystønden ved dens Yderende er inddraget og en Pæl, hvorfra vises et rødt Flag eller en rød Lanterne, anbragt paa samme Sted.

Grensene mellem Lysvinklerne i Fiume Fyr er S. 8° V., og gaaer over Fyrskebet, som ligger paa 45° 20' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd.

1258. Grund fundet. Bucht Dobriano. Veglia Kanal. Morlaccia. I Bucht Dobriano er der 1,5 m. Vand midt paa en Grund, som inden for 5 m. Kurven er 1 Kbl. i Gennemsnit. Det laveste ligger 6½ Kbl. N. 78° V. fra Glavati Fyr. 45° 9' N. Br. 14° 37' Ø. Lgd.

1259. Vrag borttaget. Tsarigrad. Danester. Rusland. Vraget af det midt i Tsarigrad Munding sunkne Sejlskib er borttaget. 46° 5' N. Br. 30° 28' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 715. Kjøbenhavn 1908).

1260. Fyr slukket. Nikolajev. Bug. De to grønne, faste Fyr lodret for

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

- 1222. Midlertidig Tønde udlagt.** **Port Belor'h.** **Baie de Lomalo.** **Port Louis.** **Frankrig.** En sort Spidstønde med Cylinder er i 2,4 m. Vand udlagt tæt V. for Tårnet paa Petit Belor'h, medens Tårnet isandsættets. 47° 42' 12" N. Br. 3° 21' 0" V. Lgd.
- 1223. Tønder udlagt.** **Robert Haton.** **Ladleritz Bucht.** **Tysk SV-Afrika.** To hvide Tønder med rød Ballon er udlagt henholdsvis ved S.-Spidsen af Pinigin Insel og ved N.-Spidsen af Hantisch Insel. 26° 38' S. Br. 15° 9' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 295. Kjøbenhavn 1908).
- 1224. Oplysning om Ledelyr.** **Maggie Bay.** **Gulf of St. Lawrence.** **Canada.** Baaken til Maggie Bay forreste Ledelyr, der staar 1½ Sm. V. for V.-Siden af Maggie River Munding, har hvid Diamant som Dagmærke. 50° 18' 36" N. Br. 64° 30' 16" V. Lgd. Baaken til Baglyret har en hvid Pirkant som Dagmærke. Holdt overet leder de til Ankerpladsen ved Rambler Cove ud for Landsbyen Magpie, mellem Magpie Point og to Klipper, der er netop overfyldt ved Højvande.
- 1225. Taagesignal forandret.** **Cape Magdalen.** **Gulf of St. Lawrence.** Den 15de Juni 1908 ombyttes Taagesignalet ved Cape Magdalen Fyr med en Diaphane, som hver 30 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed. Bygningen er hvid, fra Kanter, med rød Tag og staar V. for Fyrhuset.
- 1226. Lys- og Klokketønde midlertidig tigtet.** **Beaujeu Bank.** **River St. Lawrence.** Beaujeu Bank West End Lys- og Klokketønde er paa Grund af Uddybningsejendomme midlertidig flyttet 60 m. ned ad Floden.
- 1227. Fyr tændt.** **Pointe Roche Ankerplads.** **Saguenay River.** Følgende Fyr tændes, naar Skib ventes til Pointe Roche Ankerplads. Et rødt, fast Fyr, c. 2 Kil. fra St. Fulgence Verft, et rødt, fast Baglyr paa det høje af Pointe Roche, og et tredje rødt, fast Fyr paa N.-Kysten, tværs af Ankerpladsen. Naar man for Indgaende kommer rundt Pointe aux Pins lages Ledelyrene overet, og der ankrer i 14 m. Vand, naar det tredje Fyr er tværs. Forlyret: 48° 26' 26" N. Br. 70° 33' 14" V. Lgd.
- 1228. Skydeøvelser.** **Mc Nab Island.** **Halifax.** **Nova Scotia.** Fra den 1ste Maj 1908 afholdes Skydeøvelser paa Mc Nab Island. Fire røde Spiritønder med rødt og hvidt Kryds er udlagt c. 1½ Sm. fra Skydepladsen mellem Thrump Shoal og Linstern Passage. Naar der skydes, lojser rødt flag paa Øens S.-Ende, og det er da forbundet med Livstare at komme inden for Tønderne.
- 1229. Mindre Dybde paa Grund.** **Green Island Bank.** **Nova Scotia SV-Kyst.** Et Skib har med 4,7 m. Dybtemåle stødt paa Green Island Bank, ogsaa kaldet Cook's Lodge; hvor det engelske Admiralty Kort angiver 8,2 m. 49° 25' 3" N. Br. 65° 41' 45" V. Lgd. Fiskere fra Clarke Harbour angiver, at der kun er 3 m. Vand paa Green Island Bank.
- 1230. Grund. Lockeport.** **Rugged Island Harbour.** **Nova Scotia S.-Kyst.** Skinet »Lady Laurier« har stødt paa en lille 3,6 m. Klippe, som ligger i 9,2 m. Vand midt i Løbet midt imellem Middle Ground Shoal og Klippene paa V.-Siden af Lockeport Harbour. Klippen er afmærket med en Spidstønde, som ligger midt i Løbet. Muligvis er denne Klippe den samme, som er angivet i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 951. Kjøbenhavn 1905.
- 1231. Fyr slukket.** **Anderson Hollow.** **Chignecto Channel.** **Bay of Fundy.** **New Brunswick S.-Kyst.** Fyret paa Kysten N. for Bølgerydningen i Anderson Hollow er slukket. Naar det hvide, faste Fyr fra Bølgerydningen Yderende ikke kan tændes, vises et rødt, fast Fyr fra Fyrhuset paa Kysten.
- 1232. Lystønde udlagt.** **Tenopond Island Ledge.** **Glochester Harbor.** **Massachusetts.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Den røde Lystønde ved Tenopond Island Ledge har Nr. 6 A; den ligger i 9,2 m. Vand ved Grundens SV-Ende, fra Tenopond Island Fyr i S. 41° V., og fra Eastern Point Fyr i N. 20° 15" V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1029. Kjøbenhavn 1908).
- 1233. Tønde udlagt.** **Great Hook.** **Vineyard Haven.** **Vineyard Sound.** **Massachusetts.** En rød Spiritønde, Great Rock Tønde 2 A, er i 6,9 m. Vand udlagt 145 m. Ø. for Great Rock, fra East Chop Fyr i N. 65° 20" V., og fra Vineyard Haven Verft i N. 165° 0" Ø.

1234. Underavands Klokkes Karakter. Fyrskibet »Sandy Hook«. New Jersey.

- Underavands Klokkens Karakter. Fyrskibet »Sandy Hook«. New Jersey. Underavands Klokkens Karakter. Fyrskibet »Sandy Hook«. New Jersey. 22 snaldes: To Slæg. Pause 3 Sek., to Slæg. Pause 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1084. Kjøbenhavn 1908).
- 1235. Ledelyr forandret.** **Tinicum Island og Fort Mifflin Bar Cut.** **Deltaware River.** Omtrænt den 10. Juni 1908 flyttes Billingsport Fyr, som er Forlyr for begge Fyrhøje, 13 m. N. 90° V. hen til et hvidt, firkanet Tårn. Fyret og Flaammens Højde bliver uforandret. Tinicum Island nye Fyrlyne gaar i S. 87° 10' Ø. og Fort Mifflin Bar Cut nye Fyrlyne i S. 53° 10' V. 39° 30' 51" N. Br. 75° 15' 13" V. Lgd.
- Tinicum Island ligger, røde Ledelyr forandres til et hvidt, fast Fyr, med en rød Vinkel, der lyser fra N. 11½° V. til N. 2½° V.
- Fort Mifflin Bar Cut ligger, røde Ledelyr forandres til et hvidt, fast Fyr med en rød Vinkel, der lyser fra N. 45½° V. til N. 35½° V.
- 1236. Fyrs Karakter.** **Reservefyrskipet »Charleston«.** **South Carolina.** Charleston Reservefyrskip Nr. 53 viser et hvidt, fast Fyr fra hver af dets to Mastes, og ikke to røde, faste Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1085. Kjøbenhavn 1908).
- 1237. Baake atter opført.** **Jacobs Harbor Heads.** **Hawk Channel.** **Florida.** Jacobs Harbor Heads Baake er atter opført. Det er en rød, firkanet, pyramideformet Baake med Hus, mærket »J. H. H.« paa alle fire Sider. 24° 41' 18" N. Br. 81° 1' 55" V. Lgd.
- 1238. Fyrs Karakter.** **Sand Key.** **Key West.** **Florida.** I Sand Key Fyr er Blinket i de røde Vinkler hvidt og ikke røde, som angivet i Fyr-Portegnelsen. 24° 27' 10" N. Br. 81° 52' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

- 1239. Fyrs Lysvinkel.** **Pensacola Bay forreste Ledelyr.** **Pensacola Bay.** **Florida.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Pensacola Bay forreste Ledelyr, paa V.-Siden af Indløbet til Pensacola Bay, lyser over 37½° paa hver Side af Ledelyr-linjen. 30° 20' 11" N. Br. 87° 18' 42" V. Lgd.
- 1240. Grund forsvundet.** **Cubits Gap.** **Mississippi River.** **Louisiana.** Paa det Sted i Cubits Gap, hvor Damperen »J. L. Luckenbach« stødte i December 1907, er der nu igen 14,6 m. Vand. 29° 11' 0" N. Br. 89° 15' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 434. Kjøbenhavn 1908).
- 1241. Fyr midlertidig slukket.** **Bianquilla Reef.** **Vera Cruz.** **Mexico.** **Bianquilla Reef Fyr** er midlertidig slukket. 19° 13' 40" N. Br. 96° 6' 5" V. Lgd.
- VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.**
- 1242. Fyr tændt.** **Machadinho.** **Para Flod.** **Brazilien.** Paa Machadinho Island V.-Punt er tændt et hvidt, fast Fyr. Flaammens Højde: 9,2 m. Synsviddens: 8 Sm. Det lyser fra S. 72° Ø. gennem S., V. og N. til N. 62° Ø. Linsopparat af 6te Orden. Hvidt Fyrpæl ved et hvidt Behoelsshus. 0° 9' 20" S. Br. 48° 44' 20" V. Lgd.
- 1243. Fyr tændt.** **Cape Maguari.** **Para Flod.** Et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 30 Sek. er tændt paa Cape Maguari ved Simo Grande. Flaammens Højde: 11,6 m. Synsviddens: 10 Sm. Det lyser fra N. 30° V. gennem N. og Ø. til S. 50° Ø. Linsopparat af 5te Orden. Hvidt, cylindrisk Tårn ved hvidt Behoelsshus. 0° 17' 30" S. Br. 48° 25' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 392. Kjøbenhavn 1908).
- 1244. Fyr uregelmæssigt.** **Porto Seguro.** **Bahia.** Paa Grund af Havari vises Porto Seguro Fyr uregelmæssigt Lys. 16° 23' 0" S. Br. 39° 4' 5" V. Lgd.
- 1245. Tønde findes ikke.** **Santos Harbour.** Den røde Spidstønde, som ligger

hinanden paa Hovedet af Demningen paa Ø.-Siden af Nikolajev Handelshavn er permanent stukket.

1261. Lystønde udlagt. Great Pass. Alexandria. Egypten. En rød Lystønde, »Great Pass Pivot« Tønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 13,7 m. Vand udlagt i Great Pass, 5 Kbl. S. 64° Ø. fra North Shoal røde Baake. Den afmærker Drejepunktet mellem Løbet og Havnen. 31° 9' 40" N. Br. 29° 49' 40" Ø. Lgd.

IX. Den N. lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst

1262. Taarn ødelagt. Jea. Beira Harbour. Afrika Ø.-Kyst. Jea Taarn ved Indløbet til Beira Harbour er nedbrændt. 19° 50' S. Br. 34° 50' Ø. Lgd.

1263. Signal paa Fyrskibet i Aden Outer Harbour. Gulf of Aden. Det midlertidige Fyrskib, som er udlagt i Aden Outer Harbour, 7½ Kbl. S. 89° V. fra Ras Tarsheim Flagstang, afbrænder fra Kl. 7 Em. til Kl. 5 Fm. hver halve Time et Blaalys.

1264. Fyr forandret. Jaigarh. Forindien V.-Kyst. Jaigarh Fyr er nu forandret og viser hvidt Lys med En-formørkelser hver 11 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 4 Sek. I øvrigt er Fyret uforandret. 17° 18' N. Br. 73° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1174. Kjøbenhavn 1908).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1265. Afmærkning af Lob forandret. Soerabaja. Java N.-Kyst. Paa Barren i det V.-lige Farvandet til Soerabaja er paa begge Sider opført Strømfangere af Tømmer, der kun ved Lavvande er over Vandet. Ved deres Yderender ligger Lystønder. Lystønderne, som tidligere afmærkede Barren, er inddraget. 6° 54' N. Br. 112° 44' Ø. Lgd.

1266. Afmærkning. Nevelskoi Farvand. Amur Munding. Sibirien. Nevelskoi Farvand er afmærket med en Række hvide Tønder, der ligger midt i Farvandet. Kap Nevelskoi: 52° 0' N. Br. 141° 30' Ø. Lgd.

1267. Fyrs Beliggenhed. Go Orampi. Nan Sha or South Cape. Taiwan Ø.-Kyst. Japan. Go Orampi Fyr ligger paa 21° 54' 7" N. Br. 120° 50' 49" Ø. Lgd.

1268. Fyr tændt. Miike Ko. Shimabara Kaiwan. Kyushu V.-Kyst. Paa Miike Ko N.-Moles Hoved er tændt et hvidt Fyr med En-formørkelser hver 19 Sek., Lys 15 Sek., Mørke 4 Sek. Flammens Højde: 13,7 m. Synsviddten: 10 Sm. for hvidt, 7 Sm. for rødt Lys. Det viser rødt Lys over Grundene fra S. 41½° Ø. til S. 12½° Ø. og fra S. 14½° V. gennem V. og N. til N. 48½° Ø., hvidt Lys fra S. 1½° Ø. til S. 14½° V. Hvidt Fyrpæl. 33° 0' 15" N. Br. 130° 23' 18" Ø. Lgd.

1269. Vrag. Suo Nada. Nankai. Et tomstet Sejlskib er sunket 3½ Sm. Ø. t. S. fra Motoyama Lystønde. 33° 51' 50" N. Br. 131° 18' 45" Ø. Lgd.

1270. Grundts Beliggenhed. Nino Shima Ø. Hiroshima Wan. Nankai. Paa Klippegrunden Ø. for Nino Shima er der kun 2,3 m. Vand. Den ligger 8,5 Kbl. S. 5° V. fra Nino Shima Ø.-Punt og i N. 34° V. fra Yakata Ishi Fyr. 34° 17' 56" N. Br. 132° 26' 31" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 264. Kjøbenhavn 1908).

1271. Grunde fundet. Irako Saki SV. Atsumi Halvø. Honshu S.-Kyst. Et 6, m. Rev ligger 14,7 Kbl. N. 55½° Ø. fra Irako Saki Top. 34° 34' 13" N. Br. 137° 0' 34" Ø. Lgd. Et 9 m. Rev ligger 1,3 Sm. S. 59½° V. fra samme Top. 34° 34' 25" N. Br. 137° 0' 41" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 597. Kjøbenhavn 1908).

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Juni 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		78 ³ / ₄	78 ³ / ₄
Danmark		—	—
Norden		75 ³ / ₄	76 ³ / ₄
Kjøbenhavn	45	45 ³ / ₄	46 ¹ / ₄
Carl		—	—
Dannebrog		70	72
Skjold		—	—
Urania		—	—
Union		49	50
Dampsk. af 1896		69 ¹ / ₄	71
Højmdal		—	—
Østasiatiske		113 ³ / ₄	113 ³ / ₄
Østersøen	60	59	64
Nordøen		11	15
Gorm		67	80
Torm		50	70
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab		11	19
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	38 ³ / ₄	—35	35 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
5 % Norden		—	—
5 % Østasiask. Komp.		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3½ % uops. Stats		94 ¹ / ₄	96
3½ % Husejer Kreditk.		83	83 ¹ / ₄
3½ % Kbhvn.s Kreditk.		84	86
4 % — — — 2. Serie.		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
4 % — — — 1.		94 ¹ / ₄	96
3½ % Østift. Kreditf.	6	85 ³ / ₄	86 ¹ / ₄
4 % — — — 7.		91 ¹ / ₂	92
3½ % Landkreditk.	3	91	92
4 % Østift. Kreditf.	9	—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		151	152
Privatbank	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Landmandsbank		121	121 ¹ / ₄
Handelsbank		123 ³ / ₄	123 ¹ / ₂
Grundejerbank	31 — 30 ³ / ₄	30 ³ / ₄	31
Burm. & Wain	70	69 ³ / ₄	70
Helsingørs Jærnsk.	105 — 104	103	105
Sukkerfabr.	217 — 222	221	221 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		144 ¹ / ₄	144 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 2. Juni 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.19	18.16
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.45	—
Wien	—	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Juni 1908.

Russiske Noter	218.95
4 % Russiske Consols	84.00
3½/10 % — Boden Kredit	76.70
5 % Mexikanske 1899	101.00
5 % Rumænske Stats	101.00
4 % — — 1890	92.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 12,000, „Gorm“ 14,000, „København“ 12,000, „Carl“ 2,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 70,000, „Østas. Komp.“ 32,000, „Dannebrog“ 2,000.

Møller & Rée
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; K: reter, ny Udgave; + nummer; F: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Japan:

N 250 Southern portion of Taiwan (Plans: Fankan road), Taihanroku anchorage;

Pris: 0,65 y.

N 167 Kishi Oshima to Kagoshima kaiwan. Pris: 0,90 y.

N 308 Muslin Kutchei (Cape Bolin) to Toman kan (Tumen ula). (Plans: Ode-
chin bay; Chonjin bay; Pojin bay). Pris: 0,65 y.N 221 Kagoshima kaiwan. (Plans: Hamanobuchi road; Sakurajima seto; Makura-
zaki wani; Odonari wani. Pris: 0,65 y.

R 4 Hokushu and Chishima Islands, with Russian Tartary and Karafuto.

R 316 Anchorage in Quelpart island: — Eden island anchorage; U to ancho-
rage; Maryat island anchorage; Hooper island anchorage; Deception
bay.

+ 375 Toko Inakehi.

+ 375 Taihanroku anchorage. } [Nyt Kort Nr. 250].

Passeret Flaadebro. Foren af Dampskibet »Aurora«, Kaptein K. R. Fi-
scher medfører, at kan den 30. f. M. Kl. 1 Em. paa 65° 14' N. Br. 17° 18'
Ø. Ledt, passeret et Syvke Flaade eller Bro, der tilsynende har været be-
nyttet i midteert Øjemed. (Ritz. bur.)

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. Cardiff 26. Maj. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Mühlgraben 18. Maj. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newmills 29. Maj til Preston. — Wladimir Reltz, Olsen, afg. Blyth 19. Maj til Campbellton. — Helmer March, Thorsøe, afg. Cape Tormentine 30. Maj til Glasgow. — Excellence Ploske, Brandt, ank. St. Petersborg 16. Maj. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. St. Petersborg 31. Maj til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Eknees 2. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, ank. St. Petersborg 28. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 1. ds.

Vesterhavet. Nexos, Basse, passeret Helsingør 1. ds. til Sevilla. — Ellen, Hansen, afg. Visby 1. ds. til Hernøsand. — Gerda, Iversen, afg. Frederikshavn 30. Maj til Pernau. — Inger, Larsen, ank. Yxpila 31. Maj. — Cito, Thøgersen, afg. Brake 30. Maj til Newcastle. — Napoli, Brinch, ank. Nantes 1. ds. — Nerna, K. M. Nielsen, afg. Esbjerg 2. ds. til Newcastle. — Alfa, Lauritsen, ank. Sundsvall 30. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Ripola 30. Maj til Calais. — Brattingsborg, Suenson, afg. Huelva 2. ds. til Aarhus. — Flynderborg, Larsen, afg. Danzig 1. ds. til Raumo. — Fredensborg, Fischer, afg. St. Petersborg 29. Maj til Rotterdam. — Frederiksborg, Larsen, ank. Hull 1. ds. — Jømsborg, Mathiesen, ank. West Hartlepool 2. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Bougie 31. Maj til Stettin. — Rosenborg, Schultz, ank. Sunderland 1. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Turino 1. ds. — Stegelborg, Albertsen, ank. Huelva 27. Maj. — Stjerneborg, Lund, afg. Raumo 1. ds. til Cardiff. — Søborg, Hansen, afg. Benisaf 23. Maj til Lübeck. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kristinestad 31. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Klamponborg, Palm, afg. Hungersberg 31. Maj til Rotterdam. — Marselisborg, Ander-

sen, afg. Hamburg 2. ds. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, ank. Bougie 30. Maj. — Skodsborg, Schmidt, ank. Dunkerque 29. Maj. — Tuborg, Agerlin, ank. Huelva 1. ds. — Ulfborg, Møllerup, ank. Hamburg 26. Maj. — Vordingborg, Petersen, ank. Ghent 31. Maj.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, af. Newcastle 29. Maj til Kronstadt. — Dansborg, Kühl, ank. Manchester 28. Maj. — Jægersborg, Larsen, afg. Pillau 1. ds. til Ripola. — Kallundborg, Nielsen, ank. Haukipudas 3. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Rouen 1. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Wiborg 31. Maj til Ghent.

Svendborg. Peter Mærsk, Bürgesen, ank. St. Petersborg 31. Maj.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Wiborg 31. Maj til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Horsens 2. ds.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. Cardiff 31. Maj.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Dunkerque 30. Maj. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Sunderland 1. ds. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 1. ds. — Elina, Rathje, afg. Neufahrwasser 29. Maj. — Therese, Pedersen, ank. Tynen 2. ds. — Simone, Møller, ank. Rouen 30. Maj. — Jeanne, Løfler, ank. Toulon 3. ds. — Vera, Riso, afg. Blyth 30. Maj. — Daisy, Lagesen, ank. Tynen 3. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Bunnisland 31. Maj til Aarhus. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 30. Maj. — Paris, Tholander, ank. Wasklot 2. ds. — Bryssel, Brink, afg. Nikolai-
stad 4. ds. til Velzen. — Berlin, Krogh, afg. Huelva 30. Maj til Hull. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Kristinestad 3. ds. til West Hartlepool. — Roma, v. Thun, afg. Kjøbenhavn 4. ds. til Methil.

Det estasiatiske Kompagni. Samui, de Fine Licht, afg. Antwerpen 27. Maj til Port Snid. — Siam, Cortsen, afg. Hong-

kong 3. ds. til Shanghai. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 23. Maj. — Indien, Berg, afg. Colombo 1. ds. til Suez. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 27. Maj til Marseille. — Cathay, Jensen, afg. Havre 30. Maj til Kjøbenhavn. — Anamba, Juel Hansen, ank. Rotterdam 1. Maj. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 28. April.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 31. Maj. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21. Maj til Havre. — St. Croix, Christensen, afg. Dominica 2. ds. til Barbados.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 18. Maj. — Helene, Sørensen, ank. Ghent 28. Maj. — Agnete, Petersen, ank. Seaham 2. ds. — Hermia, Dam, afg. Riga 2. ds. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 1. ds.

Holm & Wonsild. Kai, Hansen, ank. Jacobstad 1. ds. — Anna, Jensen, afg. Windau 1. ds. til Ghent. — Veratyr, Villadsen, ank. Jacobstad 1. ds. — Wilh. Colding, Kurtzhals, ank. Catania 1. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Danzig 1. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Berwich 1. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Stettin 25. Maj. — Ekliptika, Hemningsen, ank. Sfax 2. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Windau 2. ds. — Urania, Clausen, afg. Stettin 2. ds. — Svend, Schmidt, ank. Methil 1. ds. — Nordland, Petersen, ank. Rotterdam 30. Maj. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Libau 31. Maj. — England, Andersen, afg. Cardiff 1. ds. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 31. Maj. — Rusland, Madsen, ank. Harburg (Elbe) 2. ds. — Dronning Olga, Petersen, ank. Kotka 21. Maj. — Annette Furness, Larsen, ank. hertil 2. ds. — Lady Furness, Clausen, afg. Methil 31. Maj. — Europa, Hansen, afg. Windau 2. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Kings Lynn 24. Maj. — Frankrig, Friis, ank. Ghent 30. Maj. — Belgien, Nielsen, passerede Skagen 31. Maj til Tyue.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Riga 22. Maj. — Ingrid, Winther, ank. Memel 1. ds. — Karen, Eriksen, afg. Narva 1. ds. til Zaandam.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 26. Maj. — Russia, Poulsen, ank. St. Petersburg 26. Maj. — Carl Hecksher, Starck, ank. Rotterdam 2. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Erichsen, afg. St. Petersburg 30. Maj. — Euxinia, Lund, afg. Stettin 3. ds. — Canadia, Jespersen, ank. New York 1. ds. — Livonia, Skov, ank. St. Petersburg 21. Maj.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Filadelfia 31. Maj. — Patria, Dam-Larsen, ank. Genua 1. ds. — Gratia, Sørensen, ank. Dordrecht 27. Maj. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 22. Maj.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 25. Maj. — Gallia, Nielsen, afg. St. Petersburg 2. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. St. Petersburg 1. ds. — Sarmatia, Pedersen, er ank. til Kronstadt. — Kotonia, Rasmussen, ank. Genua 2. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Boness 29. Maj. — Granaria, Jørgensen, afg. Rotterdam 23. Maj. — Carbonia, Mathiasen, afg. Helsingør 31. Maj. — Estonia, Winckler, ank. St. Petersburg 22. Maj.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Stockholm 3. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Ghent 1. ds. — Secalia, Jensen, ank. Tonlon 22. Maj. — Frumentia, Andersen, afg. Mobile 20. Maj. — Boscia, Skovgaard, ank. Nicolajeff 28. Maj.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 22. Maj.

Svendson & Christensen. N. F. Høffding, van Deurs, ank. Antwerpen 31. Maj. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Helsingør 2. ds. nordg. — Ajax, Brorsen, ank. Newcastle 3. ds. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Newcastle 2. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 1. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Himgo 2. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Ghent 4. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Burntisland 2. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Antwerpen 3. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 2. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. Howdon Dock 2. ds. til Memel. — Newton, Andersen, ank. Dunkerque 2. ds. — Edison, Sørensen, afg. Blyth 30. Maj. til Linau. — Washington, Nielsen, ank. Calais 30. Maj.

Frø. Austa, Bagger, ank. Riga 22. Maj. — Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 2. ds. til Windau. — Freja, Nielsen, ank. St. Petersburg 31. Maj. — Hertha, Rasmussen, ank. Lübeck 2. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hanch, ank. Bone 3. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. Hamburg 1. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Rouen 29. Maj. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 30. Maj.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 4. Juni). Adolph Andersen, Schubert, afg. Königsberg 2. ds. til Hull. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 26. Maj herfra. — Algarve, Borries, afg. herfra 1. ds. til La Rochelle. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 2. ds. fra Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. St. Petersburg 2. ds. fra Reval. — Antwerpen, Madsen, afg.

Malaga 3. ds. til Gibraltar. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 21. Maj til New York. — Arno, Strubberg, pass. Dartmouth 3. ds. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Dunkerque 3. ds. fra Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 29. Maj herfra. — Beira, Lunge, ank. Antwerpen 25. Maj fra Riga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 20. Maj fra Kristiansand. — Chr. Broberg, Gotthardt, pass. Dartmouth 2. ds. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 2. ds. fra London. — Dagmar, Bogvad, pass. Quessant 31. Maj for Malaga. — Douro, Mortensen, afg. Oporto 3. ds. til Lissabon. — Florida, Andersen, ank. Odense 31. Maj herfra. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 4. ds. til London. — Garonne, Kromann, pass. Bruusbüttel 30. Maj for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 3. ds. fra Liban. — Helge, Jonsson, afg. herfra 2. ds. til Stavanger. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 4. ds. til Kristiania. — Hengest, Munch, ank. Libau 4. ds. herfra. — Hero, afg. Liverpool 2. ds. til Swansea. — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 3. ds. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 30. Maj fra Swansea. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 31. Maj herfra. — Kasan, Hansen, ank. Liban 24. Maj fra London. — Karin, Rüberg, afg. Stettin 31. Maj til Manchester. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 25. Maj hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 25. Maj herfra. — Kursk, Gommesen, afg. Havre 3. ds. til Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 1. ds. herfra. — Loire, Craignou, ank. hertil 31. Maj fra la Rochelle. — Louise, Kruse, pass. Gravelines 2. ds. hertil. — L. P. Holmblad, afg. Sfax 3. ds. til Piræus. — Moskov, Meldahl, afg. London 3. ds. til Antwerpen. — Nicolai II, Kaes, ank. Antwerpen 16. Maj herfra. — Nordjylland, Kragh, ank. Königsberg 1. ds. fra Danzig. — O. B. Suhr, Frisenette, dokker her. — Omsk, Jønsen, afg. Hull 1. ds. hertil. — Oscar II, Heupel, ank. New York 2. ds. fra Kristiansand. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 23. Maj fra Filadelfia. — Pern, Christensen, afg. Newcastle 2. ds. hertil. — Pregel, Harder, ank. St. Petersburg 31. Maj fra Antwerpen. — Rogaland, Wiese, pass. Skagen 4. ds. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Riga 1. ds. herfra. — Saxo, Larsen, ank. hertil 4. ds. fra Paskallavik. — Seine, Dampt, ank. Frederikshavn 28. Maj fra Wiborg. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 17. Maj til Filadelfia. — Tiber, Beck, afg. Sica 2. ds. hertil. — Tyr, Thaning, ank. Windau 4. ds. herfra. — United States, Wulff, afg. New York 28. Maj til Kristiansand. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 28. Maj herfra.

Sejlskibe.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, ank. Neufahrwasser 26. Maj. — Inga, Storm, ank. Teignmouth 26. Maj. — Ætna, Pedersen, afg. Mariager 30. Maj. — Ella, Svendsen, afg. Thisted 31. Maj. — Emilie, Nielsen, afg. Barbados 3. ds.

Ranne. Herman Olsen, Hermansen, ank. Kiel 25. Maj. — Courøer, Jacobsen, ank. Stolpemünde 26. Maj. — Gudmund ank. Mariager 25. Maj. — Bornholm ank. Frederikshavn 25. Maj. — Sigard, ank. Kalmar 27. Maj. — Oline Dahl ank. Odense 29. Maj. — Ane Kathrine ank. Kjøbenhavn 29. Maj. — Bølgan ank. Valgast 29. Maj.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. Aarhus 25. Maj. — Iver Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Carlshavn 24. Maj. — Peter, Jørgensen, ank. Landskrona 27. Maj. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Guernsey 27. Maj. — Kathrine, Hansen, ank. Port l'Abbé 26. Maj. — Kruuse, Larsen, ank. Transebjerg 27. Maj. — Niels, Nielsen, ank. Rostock 29. Maj. — I. Lotz, Hansen, ank. London 27. Maj. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Fowey 29. Maj. — Primula, Carlsen, ank. Helsingør 29. Maj. — Lauritz, Dam, ank. Hørnesand 29. Maj. — Ane, Jørgensen, ank. Kotka 29. Maj. — Capella, Hansen, ank. Neder Kalix 28. Maj. — Zenitha, Jensen, ank. Hørnesand 28. Maj. — Rossing, Larsen, ank. Helsingør 29. Maj. — Alma, Hansen, ank. Gefle 29. Maj. — Solon, Rasch, ank. Gefle 29. Maj. — Severine, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28. Maj. — Jørgen Ring, Fischer, ank. Charlestown 30. Maj. — Christian, Jørgensen, ank. Luleå 29. Maj. — Hertha, Hansen, ank. West Hartlepool 30. Maj. — Pampa, Jensen, ank. Lysekill 1. ds. — Asta, Born, ank. Færøerne 1. ds. — Vega, Rasmussen, ank. Viborg 30. Maj. — Urda, Pibgaard, ank. Folkestone 30. Maj. — Yrsa, Sørensen, ank. Archangel 31. Maj. — Mercur, Lund, ank. Bridgewater 30. Maj. — Helge, Carlsen, ank. Skellefå 30. Maj.

Æro. Adele, Kock, ank. Swinemünde 2. ds. — De tvende Brødre, Bøye, ank. Langesund 2. ds. — Amor, Rasmussen, pass. Dnngess 29. Maj for vestg. — Danmark, Bager, ank. Lissabon 1. ds. — Mary, Andersen, ank. Pillan 2. ds. — Alf, Hansen, ank. Kristiansand 1. ds. — Alma Marie, Hansen, ank. Bodeyri 1. ds. — Castor, Albertsen, ank. Emden 1. ds. — Bien, Petersen, ank. Hobro 2. ds. — Rise, Bager, afg. Antwerpen 1. ds. til Pyttelak (Finland). — Thyra, Rasmussen, ank. Richbyenctu 1. ds.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børskurs. — Skibsefterretninger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Sjælland.

Paa Grund af bristende Tilslutning til Mødet d. 3. ds. indvarsles herved samtlige Medlemmer af Sejlskibsafdelingen i „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“, boende i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Sjælland (Sjælland, Lolland-Falster, Møen og tilstødende Øer), til et nyt Møde paa sidstnævnte Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, 2. Sal, Kjøbenhavn, Fredag den 19. Juni Kl. 2 Eftm. for at foretage Valg af 5 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A. Ved dette Valg tilkommer der hvert Medlem en Stemme for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde indtegnet til Forsikring.

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1908.

Kredsstyrelsen.

Et 4-cylindret 20 HK. Automobil til Salg. 1 Aar gammel, fransk Fabrikat. Eventuelt kan en Kutter tages i Bytte. Billet, mrk.: „278“, modtager dette Blads Kontor.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv. Engl., svenske, norske og tyske

Admiraltets Kort.

Lager af Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftf. Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udørsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

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.

Det 6. nord. Søfartsmøde

Kristiania den 1.—3. Juli 1908.

Indbydelser til Mødet med det foreløbige Program erholdes ved Henvendelse til Mødets Sekretær, Højesteretsadvokat Elvind Eckbo, Kongenegade 7, Kristiania eller Nordisk Skibsrederforenings Agenter.

Arbejdskomiteen.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 8442.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over Skib.

Efter Begæring af Sagfører Rasmus Poulsen, Svendborg, som Befuldmagtiget for en Udlægshaver bliver den i Præste Havn beliggende Fore and aft Skonnert „Kristine“, hjemmeørende i Mullerup under Korsør Tolddistrikt, drægtig 39,57 Reg. Tons Brutto, 32,20 Reg. Tons Netto, stillet til absolut Bortsalg ved Tvangsauktion, som afholdes paa Præste Havneplads Lørdagen den 13. Juni d. A. Eftermiddag Kl. 2.

Skibet kan beses ved Henvendelse til Havnefogden i Præste. Konditioner, Udskrift af Skibsregistret m. m. ligger til Eftersyn her paa Kontoret.

Præste Byfogedkontor, den 25. Maj 1908.

H. B. Petersen.

Tvangsauktion over Skib.

Fredagen den 12. Juni d. A. Eftermiddag Kl. 2 afholdes efter Begæring af en Pant- og Udlægshaver offentlig auktion over det ved Ommel Havn beliggende Skib, Galease „Erik Kirstine“ af Ommel, der maaler 99¹⁰/₁₀₀ R. T. B., 92⁸⁵/₁₀₀ R. T. N. — N. F. H. V., med tilhørende staaende og løbende Redskaber, derunder Sejl, Tovværk, Ankre og Kættinger.

Skibet, der angives at laste c. 72 Tons Dødvægt og c. 22 Stander Træ er til Eftersyn ved Henvendelse til Havnefogden i Ommel. Auktionskonditioner og øvrige Salget vedrørende Dokumenter er til Eftersyn her paa Kontoret. Auktionen afholdes paa Ommel Havneplads.

Ærs Herredskontor, den 1. Juni 1908.

Wineken.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Do øvrige Sider — 20
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davs Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Remington er Verdens
 mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbuude. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbuude • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
--	---	---

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annæplads 19 & 21.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
 er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assi-
 stance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure,
 no pay«. Baadens Telegramadresse er:
 „URÆD“, Skagen.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
 St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.**

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne Havarier og Forlis og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe. Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

J Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

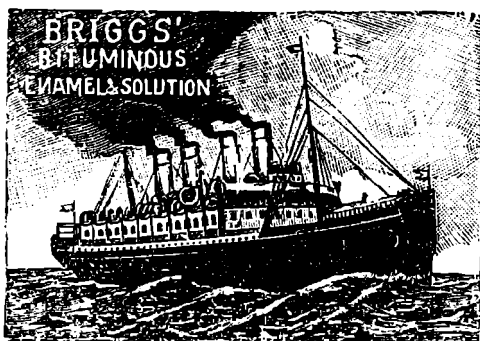
Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
brørg Tøring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri
Vejle
anbefaler sig med alt til Faget hønsbrønde
Reel og billig Betjening garanteres.

Captain Axel Björklöf

Stevadore.

Kotka, Finland.

Telegram's: Björklöf — Kotka.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

PALLE SØRENSEN EFTF.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.

Dynkarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

En Pensionskasse for alle Søfarende.

Vi har fra Hr. Kapt. Kusk Jensen modtaget følgende:

Dansk Søfartstidende bedes unde mig Plads for følgende Linier angaaende Oprettelsen af en Pensionskasse for alle, der sejler til Søs.

Der kunde maaske være Grund til at dele det omfattende Æmne i fire Afsnit. Vi begynder med at undersøge, om der er Trang til en Pensionskasse. Dernæst, kan Udgifterne overkommes og Midlerne bringes til Veje, for det tredje, hvor store vil Udgifterne blive, og for det fjerde, hvordan kan Pensionsforholdet tænkes ordnet.

1) Er der Trang til en Pensionering for alle, der sejler til Søs? Dertil maa bestemt svares, Ja! Den anstrengende Tjeneste gør de Farende tidligere uskikket til deres Erhverv end Folk paa Landjorden, ligesom en ubetydeligere Legemsfejl gør dem utjenstdygtige til Søs (her skal kun nævnes svækket Syn, Skade paa Lemmerne, Brokskade m. m.), og naar Søfolk maa opføre sig med deres Erhverv paa Søen, gælder det ikke for dem som for Folk paa Landjorden, naar de bliver gamle, at de trækker sig lidt i Baggrunden; for Søfolk er det at trække sig tilbage ensbetydende med at skulle skabe sig en helt ny Livsstilling, hvad der oftest er umuligt i den Alder. Derfor ser man ogsaa nu en Mængde af de kraftigste og dygtigste Folk forlade Søen i deres bedste Alder for i Tide at skabe sig en Stilling paa Landjorden, som de kan passe, naar de bliver gamle, eller som er forbunden med Pension, og det gør de klogt i under de nuværende Forhold.

Heller ikke er det nu saa let som før for udtjente Folk at faa et lille Erhverv ved Fiskeri, Sejlmageri, som Havnebetjent, Brofolk eller lignende, da der til de faste Stillinger i Reglen er knyttet Pension, hvorfor ældre Folk uden Naade skubbes til Side. Kan da en Matros, Fyrbøder, Styrmand, Maskinmester, Kaptajn, Kok, og hvad de nu alle hedder, ikke tjene saa meget, at han selv kan sikre sin Alderdom? Svaret maa blive, at det kun er muligt for de færreste, da Fortjenesten til Søs ikke er steget i samme Forhold som Lønnen paa Landjorden. Før kunde den, der sejlede hele Sommeren, lægge op om Vinteren, men nu kan Folk daarlig faa Fortjenesten til at slaa til ved at sejle hele Aaret; — og saa er Tjenesten nu om Stunder mere forceret end i tidligere Tider. — Det vil maaske tydeligere fremgaa af følgende Tal, som jeg haaber senere at kunne supplere med flere.

Aar	Styrmandshyren	Matros-hyren	Fyrbøderhyren	Havnearbejderløn	En Tjenestekarls Løn
1864.....	35 Rbd.	16 Rbd.		4 à 5 Mk.	under 50 Rbd.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1878.....	70—66	40	40	2 $\frac{1}{2}$	100—120
1880.....	80	58—60	55—60	2 $\frac{1}{2}$, à 3	150—200
1890.....	80—72	55—60	60	3 à 3 $\frac{1}{2}$	200—250
1900.....	100—80	60	60	3 $\frac{1}{2}$, à 4	250—300
1903.....	130—120	60	60	4 à 5	300—350

Arbejdslønnen er altsaa i de sidste 44 Aar steget til c. det seksdobbelte paa Landjorden, men ikke en Gang til det dobbelte til Søs. Eller med andre Ord, i tidligere Tid med den langsommere Udvikling var det bleven saadan, at man lige saa let kunde faa Folk paa Landjorden for 4 à 5 Mark, som man til Søs kunde faa Matrosen til 16 Rigsdaler om Maaneden. Endskønt Forholdene stadig mere og mere forrykkedes til Skade for de Søfarende, er det nu gaaet saaledes, at det er et af

de mest tvungne og i Forhold til Risikoen daarligst betalte Erhverv. Det gik dog i lang Tid paa Grundlag af den gamle Tro paa, at der var Guld at hente paa Søen, men det lader næsten til, at Kendskabet til de virkelige Forhold er ved at trænge igennem, thi hvor mange af de, der sejler, vil have deres Børn til Søs? Viser den stadig sparsommere Tilgang af ny Folk ikke, at der foreligger en alvorlig Fare i Form af Mangel paa Arbejdskraft? Der bliver jo al Tid nogle, der forsøger Søen som et sidste Middel, men det er ikke dem, der kan eller vil bære Søfarten. I andre Lande i Sverige, Norge, Tyskland, England og Amerika er der ogsaa Mangel paa friske Kræfter, saa derfra kan næppe ventes nogen Tilgang.

Det er derfor paa høje Tid at gøre noget alvorligt for at bringe Balance i Forholdene, og dertil tror jeg en Pensionering af alle, der sejler til Søs, vil bidrage meget, det vil give Rygstød og Tillid til Fremtiden saavel for den Farende som dennes Familie og sikre Rederne det nødvendige Mandskab.

2) Kan Udgifterne ved en saadan Pensionering overkommes? Dertil maa ogsaa svares, Ja! Det er vel almindelig bekendt, at der svares fra 5 $\frac{1}{2}$ —12 pCt. af Skibenes Værdi i Assurancepræmie om Aaret; det udgør for en 3-m. Skonnert af 60,000 Kroners Værdi beregnet efter 6 pCt., 3,600 Kr. aarlig i Præmie foruden Præmie af Fragten. For en 2,000 Tons Damper, Værdi 400,000, beregnet efter 6 pCt., 24,000 Kr. foruden Præmie af Fragten. Sættes Redernes Bidrag til Pensioneringen til 5 pCt. af Hyren, vil det for en Skonnert med 500 Kr. Hyrer pr. Maaned à 5 pCt. give 300 Kr. om Aaret, for en Damper med c. 1,700 Kroners Hyrer om Maaned à 5 pCt., 1,020 Kr. om Aaret. Sammenlignes de nævnte Summer med den Assurance, Rederierne tvinges til at betale aarlig af andre Nationers Arbejdere i den Tid, de arbejder om Bord, eller hvad der betales Mæglere og Agenter for den som oftest lette Besørgelse af Skibets Forretning, saa bliver det ikke nogen uoverkommelig Udgift. Skibenes Fragt og Ladning forsikres i den Tid, de eksisterer, men Mennesker kan gaa, hvornår de vil, naar de ikke kan slide længere. Skibsfarten bør føde sine Udøvere for Livstid, kan den ikke det, er den daarligere end alle andre Stillinger.

Kan den Søfarende taale at afgive f. Eks. 5 pCt. af sin Fortjeneste til en saadan Pensionering? Det gaar vel nok for de flestes Vedkommende, men det vil i hvert Fald falde haardt for Familiefædre, saa der kan næppe være Tale om at gaa højere, Rederiets og den Søfarendes Andel vil alligevel ikke blive tilstrækkeligt til en Pensionering. Spørgsmaalet bliver derfor:

3) Hvem bør bidrage? Adskillige Rederier har ved at oprette Pensionskasser for deres Funktionærer vist, at der ikke mangler Vilje, og der tør nok ventes Velvilje fra de Rederier, der endnu ikke har begyndt, især naar det bliver for alle. Der er vel ingen Tvivl om, at Sejlskibe vil se deres Fordel ved at gaa med, da det giver sig selv, at Folk foretrækker de Skibe, hvor de senere kan faa Pension. Altsaa Rederierne bidrager én Del. Den Søfarende én Del (de Erfaringer, der er gjort, viser, at det kan lade sig gøre) og forhaabentlig bidrager Staten én Del, hvorfor? Jo, naar en hel Klasse Mennesker i en af de mest udsatte Livsstillinger vil hjælpe sig selv ud over Alderdommen, men ikke kan, saa fordrer Humaniteten næsten, at Staten træder hjælpende til. Dernæst er Staten og alle dens Borgere interessert i, at Søfarten ikke gaar til Grunde, og at der til enhver Tid er danske Søfolk nok til at bemane Orlogsflaaden; endvidere vil en Del af Udgiften gaa op imod den Hjælp, der nu ydes Søfolk paa anden Maade. Hvis det ikke bliver en Statspensions-

kasse bør den dog være under Statens Kontrol; det maa nemlig ikke glemmes, at største Parten af de, der farer til Søs, er fra smaa Hjem og har næppe begyndt med mere end de stod og gik i, de har derfor i de fleste Tilfælde kæmpet en haard Kamp for Tilværelsen, selv om de senere naar bedre Forhold. Endvidere synes jeg Staten er interesseret i, at Landets søværts Omsætning kan besoges af danske Søfolk.

4) Hvordan kan det tænkes indrettet? Uden at gaa i Enkeltheder skal dog nævnes følgende: Det naturligste var vel nok, om en saadan Pensionskasse sorterede under Søfolks Ulykkesforsikring, da de to Ting jo har en Del tilfælles, og den antagelig paa den Maade kunde administreres billigst.

Pensioneringen bør være tvungen for alle, saavel Kaplajn som Messedreng, saavel Kok som Fyrbøder. Maaske burde der for at begrænse Udgifterne sættes en Grænse opad, saa at det højeste, der svares efter, sættes til f. Eks. Kr. 3,000; og Pensionen i Forhold dertil, da man bør gaa ud fra, at Folk med højere Hyre har en større Mulighed for at lægge noget til Side. Indbetalingen bør beregnes procentvis i Forhold til den fortløjente Hyre og kunne holdes tilbage ved hver Udbetaling. For at føre Kontrol kunde hver Mand have en Bog med tre enslydende Rubrikker, der blev udfyldt med Beløbet, og hvoraf den ene blev sendt Rederiet, der saa tilskød et lignende Beløb, den anden blev tilsendt Kontoret for Pensionsvæsnet, medens den tredje blev siddende i Bogen. Paa den Maade kunde alle Parter føre Kontrol og den Søfarende dokumentere sin Ret til Pensionen. Pensionens Størrelse vil selvfølgelig blive udregnet af dertil kompetente Folk. Jeg skal her anføre den Pension, som Interessentskabet »Øresund« tilstaar sine Funktionærer i 65 Aars Alderen. Efter en Tjenestetid af 5—6 Aar udgør Pensionen 16 pCt. og derefter stiger den med 2 pCt. for hvert følgende Aar indtil 30 Aar og derefter, da Pensionen andrager 66²/₃ pCt. Enkerne faar ¹/₆ af Maanedes Hyren i Pension.

Hertil skal bemærkes, at 65 Aars Alderen er for sent et Tidspunkt, det burde for Styrmand, Matroser, Fyrbøder etc. vist sættes nærmere 55 Aar, men den, der nødes til at holde op før, burde straks kunne faa Pension, men selvfølgelig bliver den saa mindre, ligesom den, der ikke vil begynde at nyde sin Pension før 60 eller 65 Aars Alderen, bør have forholdsvis mere. Endvidere kunde det tænkes, at nogen efter en Tids Forløb ophørte med Søfart, og man kunde maaske her opstille den Regel, at hvis en Mand f. Eks. holder op, før han er 35 Aar, bør han have Valget imellem at faa sit Indskud med Renter eller vente, til han naar Pensionsalderen, og da faa Pension i Forhold til, hvad han har indbetalt. Ønsker han fremdeles at betale til Pensionsfondet, skal han betale baade sin egen og Rederiets Del, men opnaar saa ogsaa samme Pension, som hvis han var vedbleven med Søfarten. Der bør være særlige Regler for de, der kommer til Skade eller af andre Grunde opgiver deres Erhverv paa Søen.

Da Sagen er af stor Betydning for alle Søfarende og ikke mindst for Skibsfarten i sin Helhed, vil jeg henstille til de forskellige Foreninger indenfor Søfarten at tage den under velvillig Overvejelse og fremme den, saa hurtigt det kan lade sig gøre, saa at de danske Søfartsforhold kan blive ordnede og betryggede i Fremtiden. Dette er kun et Forslag, og det vil maaske have en hel anden Form, naar det forhaabentlig inden ret længe bliver til Virkelighed. Foreløbig vil jeg for Sagens Skyld appellere til Støtte fra alle, der virkelig ønsker at gavne Sagen; ligesom jeg vil anmode andre Blade om enten at optage ovenstaaende eller paa anden Maade støtte Sagen.

Jens Kusk Jensen,
Fører af S/S »Jens Bang«.

Kjøbenhavn, d. 11. Juni 1908.

Skoleskibet »Viking«. Forretningsudvalget for Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd meddeler: I Anledning af forskellige Rygter, der er fremkommet om Skoleskibet »Viking«, skal vi bemærke, at saa snart Formanden i Forretningsudvalget, Kommandør *Münter*, samt andre Medlemmer, der for Tiden er bortrejste, er kommen tilbage — forhaabentlig i Midten af denne Maaned — vil der fra Forretningsudvalget fremkomme en udførlig Beretning om Forholdene om Bord.

P. F. V.
C. P. Jensen.

Vi har modtaget følgende:

Man skulde vel næppe tro det, og dog er det Tilfældet, at der virkelig eksisterer Farvande i Danmark, som man uden Overdrivelse kan betegne som en Fælde for de Søfarende.

Jeg kom med Skonnert »Niels« af Svendborg, bestemt fra Aalborg til Roskilde med Cement sidst i Marts Maaned, og da Lodspegene er saa høje, at det ikke lader sig gøre for et Skib af den Størrelse at benytte Lods hele Vejen op, og jeg desuden før havde været der, mente jeg nok i det mindste at kunne sejle saa langt som til Frederikssund uden Lods, idet jeg stode paa mit Isefjordskort. For at sikre mig gik jeg ydermere i Land ved Rørvig og spurgte Lodsoldermanden, om man kunde stole paa, at Prikkerne var paa Plads, hvortil han svarede, at der manglede nogle faa Stykker, men de skulde nok blive sat ud den næste Dag, før jeg var saa vidt. Det blev de ogsaa, og alt gik godt, indtil jeg kom op til Farvandet Nord for Frederikssund, hvor jeg gik til Ankers tilligemed en Skonnert fra Gravensten, da vi mente, at Vinden var for knap til at besejle Broen med.

Om Morgen gik vi i Gang igen, da Vinden imidlertid havde trukket sig mere østlig, og der var frisk Brise. Jeg var først, og han kom tæt bagefter. Nu staar der i Kortet, at der er 12 Fod Vand i Løbet, saa det faldt os ikke et Øjeblik ind, at der kunde være nogen Risiko med knapt 8 Fods Dybgaende, og dog løb vi begge to fast midt i Løbet — jeg med det Resultat, at det kostede 300 Kr. at komme flot igen. Vi var naturligvis begge to meget forbitret og troede, at Grundstødningen skyldtes det, at Lodserne ikke havde Prikkerne paa Plads. Men de svarede, at Prikkerne stod, hvor de skulde.

Det synes mig efter dette berettiget at spørge, hvorledes det gaar til, at Prikkerne sættes saaledes i et Farvand, at man ikke kan besejle det med 8 Fods Dybgaende med en god Vind, skønt der efter Kortet skulde være 12 Fod.

Dette kunde maaske tjene til Advarsel for andre, som skal besejle dette eller andre lignende Farvande, stolende paa deres Kort.

Falkenberg, d. 28. Maj 1908.

L. Petersen,
Fører af Skonnert »Niels« af Svendborg.

Eckernførde Havn. Berlin, d. 9. Juni. »Børrenzlg.« skriver, at den af Rigsdagen nedsatte Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Havneanlæg ved Eckernførde nu har afsluttet Besigtelsen af Aastedet. Planen gaar ud paa at forbinde Eckernførdebugten med Kejsers Wilhelm-Kanalen ved en Kanal, som skal føres videre til Slesvig samt Anlæg af en Frihavn i Eckernførde. Planerne fandt udelt Bifald hos Kommissionens Medlemmer.

Formanden for Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Chr. Jæpelt, har fra Cardiff modtaget Meddelelse om, at han enstemmigt er blevet optaget som Æresmedlem i den engelske Fyrbøderunion. (Ritz. Bur.)

Ulykkestilfælde. (R. B.). Esbjerg, d. 9. Juni. Første Styrmand Aae paa Dampskibet »N. J. Fjord« er i Gaar bleven kørt ihjel af Toget i Parkeston. Den Forulykkede var hjemmehørende i Nørre Nebel og ugift.

Fra Dansk Svømme- og Livredningsforbund har vi modtaget en lille Pjece, Holger Nielsen, Vejledning i Livredning, der af Forbundet i et Antal af 50,000 Eksemplarer uddeles til Skoler, Rederier, Havnefogder, Politi m. fl.

I et jævnt og klart Sprog gør Forfatteren Rede for de forskellige Maader, paa hvilke man ved Svømning bjerger en Druknende, for Oplivningsforsøg og kunstigt Aandedræt, idet Fremstillingen hele Vejen ledsages af tydelige Illustrationer.

Enhver, der interesserer sig for Sagen, vil kunne faa Heftet udleveret ved Henvendelse paa Forbundets Kontor, Vestre Boulevard 34, Kjøbenhavn.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmande bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 46/1908, afsagt den 27. Maj 1908. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. paa Skonnert »Leufsta«s Vegne.

Den 23. November 1907 Kl. c. 3 Fm. grundstødte Skonnerten »Leufsta« af Landskrona paa Rejse til Kolding med en Ladning Træ paa SØ. Siden af Grunden Bolsaksen i Kattegat. Grundstødningen skyldtes, at Kaptajnen forvekslede Vestborg Fyr paa Samsø med Lysbøjen paa Lillegrunden. Skibet, der er uklassificeret, bygget af Fyrretræ, c. 180 Netto Reg.-Tons og c. 35 Aar gammelt, kom til at staa med Stævnen i Vest. Strømmen var haard, sydlig, høj Sø, Vinden SSØ. med haard Kuling og diset Luft. Skibets Dybtgaaende før Grundstødningen var 11 à 12' for og agter, der loddedes lige efter Grundstødningen 9 à 10' for og 11 à 12' agter paa den farlige ikke belyste stenede Grund, hvor der paa det laveste Sted kun er 4' Vand.

Da Skibet huggede haardt i Grunden hejstes Nødflag. I Løbet af Formiddagen kom en tysk Trawl-

dampner til, men da Skibet efter Kaptajnens Udsagn stod 1' 3" forude, mente den ikke at kunne yde Hjælp og sejlede videre. En Baad blev nu sat ud fra Skibet for at søge Assistance i Land. Ved 1 Tiden om Eftermiddagen kom imidlertid Svitzers Dampner »Helsingør« til Stede fra Korsør. Med denne Dampner afsluttedes straks Kontrakt paa de sædvanlige Betingelser.

Der var paa dette Tidspunkt c. 6½' Vand i Lasten, men ved Hjælp af Skibets egne Pumper kunde Bjergningsmandskabet pumpe Skibet omtrent læns. Efter at have udsat Styrbords Anker, søgte »Helsingør« ved at slæbe og hive paa Ankeret, at tage Skibet af Grunden. Efter ¾ Times Forløb indstilledes dog Slæbningen, og »Helsingør« gik til Kallundborg for at hente Mandskab til Afløsning ved Pumperne. Ved 9 Tiden om Aftenen kom »Helsingør« tilbage med 13 Bjergere fra Land til Afløsning med Pumperne. Efter ½ Times Slæbning begyndte »Leufsta« at dreje ud efter med Agterskibet, og efter endnu en Times Slæbning, hvorunder en ringe Del af Dækslasten var kastet over Bord, kom Skibet flot, flot. Det blev nu af »Helsingør« slæbt ind under Fyns Hoved, hvor der ankredes op. Da Vejrforholdene forværredes den følgende Dag kunde Skibet, der maatte holdes læns ved uafbrudt Pumpning, ikke undersøges og tættes her, hvorfor det slæbtes til Strib, hvor der ved Dykkerundersøgelse konstateredes betydelige Skamfilinger.

Tætning af Skibet paabegyndtes, og det slæbtes videre til Kolding, hvor man ankom d. 25. Kl. 11 Fm. Baade d. 24. og 25. var det stormende Kuling og Sneykning.

Under nærværende Sag søger nu Svitzers Bjergentreprise, der ved mindelig Overenskomst har afgjort deres Mellemværende med Skibet, forsaavidt angaar den paa dette faldende Del af Bjergelønnen, de Indstævnte Firmaet Jansen & Co. paa Skonnert »Leufsta«s Vegne til Betaling af den paa Ladningen faldende Del af samme med Renter og Sagens Omkostninger.

Det er *in confesso* mellem Parterne, at de bjergede Værdier har udgjort for Skibet c. 3,500 Kr. for Fragten c. 1,500 Kr. og for Ladningen c. 15,000 Kr.

Under Hensyn til den foreliggende meget betydelige Fare for fuldstændigt Tab af Skib og Ladning, eventuelt tillige af Menneskeliv, og til det ret betydelige Arbejde, Bjergerne har udført under ugunstige Vejrforhold, findes den paa Ladningen faldende Del af Bjærgelønnen herunder indbefattet Godtgørelse for Sagsomkostninger, passende at kunne ansættes til 3,500 Kr. med Renter.

Fragtmarkedet.

Medens der har været en Del Liv i Kulfragterne i den forløbne Uge, viser de hjemgaaende Markeder ikke ringeste Bedring. Forretningerne ligger overalt slæbende, og det syntes at blive vanskeligere og vanskeligere i de store Markeder som Østen, La Plata, Nordamerika og Sortehavet at finde Beskæftigelse for de mange Dampere, som er fragtsøgende. De er næsten alle lige slette, og t. Eks. skal nævnes, at der fra Buenos Aires sidst er sluttet til 9/6 U. K. eller Kontinentet for prompt Lastning, og til 12/6 à 13/ fra San Lorenzo Grænsen, men samtidig er Kulfragterne bedre, og der holdes nu paa 11/ à 12/ fra Cardiff, Juni/Juli. I det østlige Marked illustreres Situationen bedst ved at anføre, at der er fragtet til 8/6 fra Bombay til Evropa (2 Losschavne), 14/9 for Ris fra Saigon til Holland pr. Juli. Blandt Befragtningerne fra Nordamerika nævner vi 7/6 à 8/ paa Netto Charter fra Golfen (én à to Ladehavne til én à to Losschavne), 30/ for Planker fra St. John til Eng-

lands Vestkyst. Returfragterne fra Østersøen ligger temmelig uforandret, men Kulfragterne er lidt svagere, idet Laster er knappere. Der sluttedes fra Østkysten bl. a. til 3/7¹/₂ Kronstadt for store Baade, 3/9 à 4/ for mindre, 4/3 Boness/Libau (2,400), 4/4¹/₂ Methil/Memel (1,350), 4/4¹/₂ Tyne/Königsberg (1,000), 4/6 Tyne/Stettin (1,000), 4/ Seaham/Malmø (1,900), 4/3 Goole/Kjøbenhavn (1.450), 3/9 Tyne/St. Nazaire (2,350), 6/ Dunston/Marseilles (2,300), 5/9 Tyne/Genua (4,200), 5/7¹/₂ Savona (5,000), 6/ Aleksandria (4,800), 10/3 Hull/Buenos Aires. Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff nævner vi: 4/1¹/₂ Kronstadt, 4/10¹/₂ Lissabon, 6/ Gibraltar, Frcs. 17 Algier, 7,50 Marseilles, 6/ Venedig, 5/3 Malta, 5/9 Port Said, 5/7¹/₂ Aleksandria, 12/7¹/₂ Bombay, 6/ Madcira, 11/3 Rio de Janeiro, 10/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge bragt nogle flere Ladninger i Markedet fra Bottenhavet, men heraf er de fleste for senere Afskibning, saa at de prompte Ladninger fremdeles er indskrænket. Tyskland har haft og har fremdeles nogle Havrelaster, som betinger noget højere Rater end tidligere saa vel til England som til Norge; Vestsverig har vedvarende ikke saa faa Trælaster, som dels er modne til Afslutning og dels for senere Afskibning. Østnorge har atter nogle flere Islaster til bedre Rater. Forholdene i denne Fart kan som Helhed betragtet kaldes noget bedre end i forrige Uge, og hertil bidrager Skibenes stærke Fordeling ret betydeligt, saa at der i de enkelte Retninger kun kommer faa Skibe frem. Petersborg vil ogsaa faa Brug for nogen Tonnage af Mellestørrelse i Juli og August, men Raterne lader fremdeles en Del tilbage at ønske udenfor de ovenfor citerede Retninger.

Returfragter er der fremdeles ikke egentlig Mangel paa, og der udbydes atter flere Kullaster saa vel til skandinaviske som til Østersøhavne, og naar der lidt længere frem i Tiden kommer flere Foderstoflaster i Markedet, vil Raterne i denne Fart utvivlsomt ogsaa bedre sig yderligere, men Tønnen for Kullaster er paa flere Havne ret lang, særlig gælder dette Bridgeness, som det maa fraraades at slutte fra, med mindre Fragten forhøjes betydeligt. Det samme kan i flere Tilfælde siges om Boness.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

220 Tons Havre Stralsund/Østengland 9/6, 150 Tons Havre Stralsund/Kristiania Mark 7,50, 124 R.-T. Is Kristianiafjord/Djeppe Frcs. 11,50, 99 R.-T. Is Kristianiafjord/Colchester 10/6, 125 Stdr. D/B., Boards Råfsø/Chatham 31/6, 100 Stdr. Slav Brahestad/Charlestown 35/ kombineret med Ladning fra Königsberg, 320 Tons Clay Poole/Gustafsberg 8/, 250 Tons Clay Fowey/Petersborg n. B. 7/, 120 Tons Kul Leithfjord/Samsø £ 7.10, 250 Tons Kul Newcastle/Wilborg £ 6, 220 Tons Bøghvede St. Brieux/Svendborg 10 Frcs., 360 Tons Oljekager Bordeaux/Stolpmünde 13 Frcs.

Fragtmarkedet for de mindre Sejlere er lige livløst, og det er i Øjeblikket ret vanskeligt at opdrive en Kornlast fra Tyskland. Memel noterer nogle Trælaster, saaledes til Bremen 25 à 26 Mark, Flensborg 20 Mark pr. Stdr.; Königsberg stiller i Udsigt for Oljekager 10 Mark pr. Last. Stettin synes atter at være en Del flovere, og fra Barth kan endnu sluttes nogle Skibe for Sukker til Kjøbenhavn 3¹/₂ Mark.

ab Kjøbenhavn blev i sidste Uge bl. a. sluttet for Hvede til Malmø 8 Øre, samt fra Damper, som først ventes d. 12. ds., Hvede til Nykjøbing F. 10 Øre, endvidere gammelt Jern til Stettin 3¹/₂ Mark, Lübeck 3 Mark.

Havarier og Forlis.

A sk, Dpsk. af Randers, er d. 5. ds. paa Rejse fra St. Petersborg til Riga i Ballast strandet paa Øen Worms og blevet læk og løbet fuld af Vand; Skibet, der har Assistance af to Bjergningsdampere, er forladt af Besætningen.

Gondul, Galease af Alabåderne (ved Landskrona), kom d. 5. ds. paa Grund ved Læso paa Rejse fra Falkenberg til Aalborg med Steu. Mandskabet blev hjerget i Land af Fiskerbanden »Bangslostrand«. Skibet blev af Svitzers »Expres« pumpet læns og indbragt til Frederikshavn, hvortil Mandskabet var indhjerget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 2. Juni lob en Petroleumsk-Tank- og Fragtdamper af Stabelen fra Flensborg Skibsværft. Skibet, der er bygget for Regning det Tysk-Amerikanske Petroleumsk Selskab i Hamburg, fik Navnet »Niagara« og har følgende Hoveddimensioner: største Længde 457 Fod, Længde mellem Pependikulæerne 440 Fod, Bredder 58 Fod 3 Tm. og Dybde 33 Fod. Lasterum, inklusive Bunkerum til tort og/eller flydende Brændsel, er c. 9500 Tons.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 9. Juni). Adolph Andersen, Schubert, ank. Hull 6. ds. fra Königsberg. — Alex. Andra, Nielsen, ank. hertil 8. ds. fra Riga. — Algarve, Borries, ank. La Rochelle 8. ds. herfra. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Königsberg 8. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paanske, ank. Riga 8. ds. fra St. Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 8. ds. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. New York 6. ds. fra Newcastle. — Arno, Strubberg, ank. hertil 7. ds. fra Messina. — Aurora, Fischer, ank. Dunkerque 3. ds. fra Riga. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 7. ds. til Aarhus. — Beira, Lønge, pass. Hirtshals 8. ds. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 4. ds. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. hertil 6. ds. fra Oporto. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 8. ds. herfra. — Dagmar, Bogvad, ank. Malaga 5. ds. herfra. — Douro, Mortensen, ank. Lissabon 4. ds. fra Oporto. — Ellen, Østenson, ank. Antwerpen 6. ds. fra Kiel. — Florida, Andersen, ank. hertil 7. ds. fra Odense. — Frederik, Thomsen, ank. London 8. ds. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 3. ds. fra Kotka. — Georgius I, Sørensen, pass. Holtenau 8. ds. for Libau. — Helge, Jousson, ank. hertil 9. ds. fra Bergen. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 6. ds. til New York. — Hengest, Munch, ank. hertil 7. ds. fra Libau. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 5. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Livorno 7. ds. fra Genua. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 6. ds. til Antwerpen. — Kasa, Hansen, ank. London 8. ds. fra Libau. — Karin, Rübger, ank. Manchester 6. ds. fra Stettin. — Kentucky, Andresen, pass. Stormoway 7. ds. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Havre 7. ds. fra La Rochelle. — Kursk, Gummessen, ank. hertil 8. ds. fra Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunshüttel 8. ds. for Hull. — Loire, Caignou, ank. St. Petersborg 8. ds. herfra. — Louise, Kruse, ank. hertil 5. ds. fra Dunkerque. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Piræus 8. ds. til Strathoni. — Moskø, Meldahl, afg. Antwerpen 7. ds. til Riga. — Nicolai II, Kaes, pass. Quessant 8. ds. for Tunis. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 7. ds. fra Königsberg. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 9. ds. herfra. — Omsk, Nellesmann, afg. herfra 7. ds. til Libau. — Osear II, Hempel, ank. New York 2. ds. fra Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. herfra 7. ds. til Blyth. — Perm, Christensen, ank. hertil 5. ds. fra Newcastle. — Pregel, Harder, ank. Reval 7. ds. fra St. Petersborg. — Rogaland, Wiese, ank. hertil 4. ds. fra Swansea. — Saga, Wiberg, pass. Brunshüttel 8. ds. for Ronen. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 9. ds. herfra. — Seine, Dampt, afg. Borgå 6. ds. hertil. — Texas, Lissner, ank. Philadelphia 4. ds. fra Newcastle. — Tiber, Beck, afg. herfra 7. ds. til Genua. — Tyr, Thaning, ank. hertil 8. fra Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 8. ds. fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, pass. Holtenau 8. ds. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 6. ds. til St. John. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Muehlgraben 18. Maj. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newmills 29. Maj til Preston. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 6. ds. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Cape Tormentine 30. Maj til Glasgow. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 9. ds. — Pawel Au-

(Fortsættes paa Side 292.)

Efterretninger for Søfarende*).

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1272. Vandstand. Thybøen-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsoen. I Thybøen-Kanal er Dybden ved Højvande: Paa Havrevien 3, m, i Langhølm-Løb 3, m, i Svanholm-Løb 2, m, i Kobber-Løb 3, m. Der er saaledes for Tiden 3, m Dybde mellem Nordsoen og Limfjorden.

1273. Lødsdampere ombyttes midlertidig. Skagen. Skagerrak. Omtront den 9de Juni 1908 ombyttes Lødsdampere ved Skagen midlertidig med en Lødsdampere.

1274. Fyrskibet »Købergrund« inddrages. Kattegat. Omtront den 20de Juni 1908 inddrages Fyrskibet »Købergrund« permanent. Kort Tid derefter udlægges Fyrskibet »Østre-Flak«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 405. Kjøbenhavns 1908).

1275. Dybde i Løb. Kalleboer. Sundet. I Løbet i Kalleboer fra Kjøge-Bugt til Kjøbenhavns Havn er den mindste Dybde nu 2,8 m. (Kort Nr. 126, 127, 182 og 210. Danske Løds, Side 285. Havne-Løds, Side 63).

1276. Sunket Vrag. Faxe Øst. Østersøen. En Jagt er sunket i 10 m Vand, 3 Sin Øst, for Faxe Havn. En Mast er 3 m over Vandet. Vraget er afmærket med et grønt Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

1277. Dybde i Løb. Roskilde-Fjord. Isefjord. I den gravede Rende N. for Kronprins Frederiks-Brø er Dybden 3, m. (Kort Nr. 151. Danske Løds, Side 503. Havne-Løds, Side 31).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1278. Løds- og Fyrskib ombyttes midlertidig. Malmøredd. Sverrig. Omtront den 10de Juni 1908 ombyttes Løds- og Fyrskibet »Malmøredd« midlertidig med Reservofyrskib Nr. 26, der er mærket »Reserv«.

1279. Flaade udlagt. Karlskrona Skærgaard. Paa S.-Siden af Farvandet mellem Gastskaar og Købelus, c. 1 1/2 Kbl fra Gastskaar, er udlagt en Flaade, der er fortojet i to Ankre, som er afmærket med sorte Tønder. Det er forbudt at gaa mellem Tønderne. Om Natten brænder en hvid Lanterne paa hver Ende af Flaaden, men man maa ikke stole paa den.

*) Reduktionsinbel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, snarlænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

V. gennem N. til N. 29° Ø., hvidt V. for N. 10° V., formærket Ø. for N. 29° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. 49° 22' 6" N. Br. 0° 4' 28" Ø. Lgd.

1305. Vrag afmærket. Dungeness Ø. England. I Dungeness Eastby er Skibskibet »Industry« sunket 1,7 Sin S. 22° V. fra Dungeness høje Fyr og 1 Sin S. 64° Ø. fra Flagslangen paa Batteri Nr. 2. En grøn Vragtønde er udlagt 1/2 Kbl Ø. t. S. for Vraget. 50° 56' 20" N. Br. 0° 59' 30" Ø. Lgd.

1306. Tønder flyttet. Bramble Shoal. The Solent. West Brambles Lystønde er nu flyttet og ligger i 10 m Vand, 13 1/4 Kbl S. 23° Ø. fra Luttrell Taarn, og fra Lepe Baadhus i N. 87° Ø. 50° 47' N. Br. 1° 18' V. Lgd.

South Bramble sort og hvid lodret stribede Stuntpønde, mærket »South Bramble«, er flyttet og ligger i 15, m Vand, 19 Kbl S. 44° Ø. fra Luttrell Taarn, og fra Lepe Baadhus i S. 89° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 958. Kjøbenhavns 1908).

1307. Lystønder udlagt. Cardiff Docks. Bristol Channel. Outer Wrach Tønde er omflyttet med en spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 51° 26' 15" N. Br. 3° 9' 25" V. Lgd. Inner Wrach Tønde er omflyttet med en spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 51° 26' 40" N. Br. 3° 9' 35" V. Lgd.

Dybden i Løbet fra tværs af Vandfyldningspladsen S. for Penarth Head til Queen Alexandra Dokker er nu 2,4 m.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1308. Fyr slukket. Kotonou. Guinea Bugt. Fransk V.-Afrika. Fyret paa Yderenden af Værfiet i Kotonou er slukket. Det vil snarest mulig atter blive tændt. 6° 21' N. Br. 2° 26' Ø. Lgd.

1309. Tønde forsvundet. Banc du Prince. Baie du Cap Lopez. Afrika. Den røde Tønde ved Yderenden af Banc du Prince er forsvundet. Cap Lopez Fyr: 0° 36' 30" S. Br. 8° 43' 15" Ø. Lgd.

1310. Tønder forsvundet. Baie de Loango. I Baie de Loango er de to røde Tønder forsvundet. Pointe Indienne Fyr: 4° 40' S. Br. 11° 46' Ø. Lgd.

1311. Fyr tændt. Salmon Cove Point. Conception Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. I Conception Bay er paa Ø.-Pvnten af Indløbet til Gastries Bay tændt Salmon Cove Point (Gastries Point) Fyr. Det er et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 31,7 m. Synsviddten: 10 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Hvidt, firkaunt 7, m højt Taarn med hvidt Beboelselns. 47° 27' 50" N. Br. 53° 8' 40" V. Lgd.

1312. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« midlertidig omflyttet. Massachusetts. Forenede Stater i Nordamerika. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« Nr. 73 er midlertidig omflyttet med Reservofyrskib Nr. 66. Fyr og Taagsignaler er uforandret.

1313. Fyrskibet »Nantucket Shoals« omflyttet midlertidig og Fyr forandret. Massachusetts. Omtront den 1ste Juli 1908 ombyttes Fyrskibet »Nantucket Shoals« Nr. 85 midlertidig med Reservofyrskib Nr. 66. Det viser fra hver af dets to Møster et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 12 Sek., Mørke 3 Sek. Taagsignaler gives med en 12 Tønde Dampfløjte, der hver 30 Sek. giver et Pause 3 Sek., 6 Slag, Pause 5 Sek.

Naar Fyrskibet Nr. 85 atter udlægges, er Fyrene paa det forandret. Det vil da vise fra hver af dets to Møster et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 12 Sek., Mørke 3 Sek.

1314. Tønder Beliggenhed. Long Shoal. Nantucket Sound. Massachusetts. Long Shoal røde Spirtønde Nr. 6 ligger ved Long Shoal NØ-Ende, fra Fyrskibet »Cross Rip« i S. 37 1/2° V., og fra Cape Poge Fyr i S. 86° Ø. 41° 24' 55" N. Br. 70° 19' 30" V. Lgd.

1315. Tønde flyttet. Middle Ground South. Fishers Island Sound. Long Island Sound. Connecticut. Iba Grunden er tiltaget, er Middle Ground South Spir-

1280. Grund fundet. Kalmarsund. En 2. m Grund er fundet S. for Vælle-rump i Kalmarsund. 57° 5' 18" N. Br. 16° 39' 17" Ø. Lgd.

1281. Afmærkning. Oxeisunds Hamn. Södermanlands Skærgaard. Ved Oxeisunds Hamn udmærket to Slæger ved Ekudens Landgrund, paa 58° 39' 38" N. Br. 17° 7' 7" Ø. Lgd., og paa 58° 39' 40" N. Br. 17° 7' 4" Ø. Lgd.

1282. Afmærkning. Västra Sækerfjärden. Stockholm Skærgaard. I Västra Sækerfjärden udmærket en Slæge ved Nordöstra Lögrundet, paa 59° 27' 0" N. Br. 18° 25' 55" Ø. Lgd., og en Slæge ved Löstens Grund, paa 59° 27' 20" N. Br. 18° 27' 5" Ø. Lgd.

1283. Fyrskibet »Norsströmsgrund« udlagt. Ifølge Telegram fra Løvskep-tajnen i Luleå er Fyrskibet »Norsströmsgrund« den 6te Juni 1908 atter udlagt paa Station.

1284. Tønder til Opmaalning udlagt. Odebank Ø. Tyskland. Ø. for Ode-bank er til Brug ved Opmaalning udlagt fire Tønder med Flag.

1285. Løseplads afmærket. Sassiniz Ø. Rügen. Ved en Løseplads 2½ Sm Ø. for Sassiniz Havn er i 23 m Vand udlagt to brune Tønder, e. 2½ Kbl fra hinanden. 54° 30' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd. og 54° 30" N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1286. Løb uddybes. Farvand midlertidig afmærket. Vækholmssund. Sver-rig. Løbet i Vækholmssund skal uddybes. Et Farvandt, der gaar fra den S. for Vækholmssundet liggende Svandholmen, er derfor midlertidig afmærket N. om 2.4 m Grunden N. for Svandholsharet, SV. eller N. om Landgrunden ved Sællø og S. om Breddingen og 5 m Grunden Ø. og S. for Tågsåren og Vidlers S. og V. om Kristensåden til det nuværende Farvand forbi Svartskär. Farvandet er paa S-Si-den udmærket med Slæger, paa N-Siden med Slæger med koste. Det største Dyb-krænde, hvorved Farvandet bør passeres, er 3. m. 58° 7' 43" N. Br. 11° 25' 19" Ø. Lgd.—58° 7' 16" N. Br. 11° 23' 43" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1287. Vrag. Nordrepiop. Tyskland. I Nordrepiop ligger i 8 m Vand lvaers ud for Tønde 6 paa Farvandets S-Side et Vrag, hvor over der er 3 m Vand. Tønde Nr. 6 ligger paa 54° 9' 45" N. Br. 8° 35' 18" Ø. Lgd. Omkring 1 Kbl VNV. fra Busum Havneleeb er en Kutter sunket i Nordrepiop i 12 m Vand. En Vragtønde afmærket Vraget.

1288. Fyrskibet »Amrumbankes Beliggenhed. Fyrskibet »Amrumbank« lig-ger paa 54° 53' 2 N. Br. 7° 33' 2 Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

1289. Vrag. Helgeland Ø. Et Vrag ligger sunket paa e. 54° 13' N. Br. 8° 2' Ø. Lgd.

1190. Fyrskibet »Elbe I« atter udlagt. Elben. Fyrskibet »Elbe I« er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfa-rende« Nr. 912. København 1908).

1291. Baaker til Opmaalning, Strømmaalere. Jade og Weser. Til Brug ved Opmaalning er paa Minsener Old Oog rejst 13 m høje Slæger med Kurve. 53° 44' 59" N. Br. 8° 2' 4" Ø. Lgd. 53° 46' 12" N. Br. 8° 1' 36" Ø. Lgd. 53° 46' 12" N. Br. 8° 0' 5" Ø. Lgd.

I Weser og Jade er udlagt Strømmaalere, der bestaar af en Blikkasse med en 2 m lang Slæge med Blikkasse eller Flag. Man advares mod at forveksle dem med Sommerkorne.

1292. Fyrskibet »Aussen Jade« midlertidig omhyttet. Jade. Fyrskibet »Aussen Jade« er midlertidig omhyttet med et Reserverfyrskib. Det giver ikke Underretning. Taagesignal gives med Klokke.

1293. Due d'Alber til Vandstandsmaalere. Ems. Due d'Alber til Vandstands-maalere er opløst følgende Steder: I Randzeit gat mellem Tønderne W 9 og W 10,

paa 53° 30' 36" N. Br. 6° 48' 24" Ø. Lgd. I Østersøen mellem Tønderne O0 og OR, paa 53° 32' 3" N. Br. 6° 55' 1" Ø. Lgd. I Dukergat mellem Tønderne DA og DB, paa 53° 27' 17" N. Br. 6° 53' 3" Ø. Lgd. I lens mellem Tønderne E 9 og E 10, paa 53° 19' 54" N. Br. 7° 5' 0" Ø. Lgd. Due d'Alberne staar i 2 a 3 m Vand, de er hvide med sort Fod og 4 a 5 m høje over Vandet.

1294. Søminneveiser. Holland. Søminneveiser afholdes saaledes:

Fra 10de Juni—30de September 1908 i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg ud for Fort Hoek van Holland. Pladsen er afmærket med røde Spidsstønder ud mod Farvandet og med grønne Tønder paa S-Siden.

Fra 21de Juli—26de September 1908 i Harlingen, 2 Kbl V. for Hellevoetsluis, til Dels uden for Farvandet. Pladsen afmærkes med Spidsstønder og Stumpstønder.

Fra 15de Juli—24de September 1908 i Volkerak (Hellegat) saa vidt muligt uden for Farvandet, ud for Fort de Ruyster. Pladsen afmærkes med Tønder.

1295. Skiver udlagt. Vogelzand og Waardgronden. Zuidzee. Paa Vogel-zand er udlagt en Skive, paa 53° 2' 54" N. Br. 4° 59' 10" Ø. Lgd. Paa Waard-gronden er udlagt en Skive, paa 53° 5' 42" N. Br. 5° 10' 34" Ø. Lgd. Skibet, hvorfra der skydes, viser rødt Flag.

1296. Søminneveiser. Texelstroom. I Texelstroom er til Brug ved Sømin-neveiser udlagt to røde og sort farnede Stumpstønder, uden for Farvandet. 53° 0' 2" N. Br. 4° 47' 56" Ø. Lgd. og 53° 0' 12" N. Br. 4° 48' 16" Ø. Lgd.

1297. Dybde. Vhje van de Noordplaten. I Vhje van de Noordplaten er Dybden midt i Farvandet 4 m.

1298. Forandring i Afmærkning og Belysning. Nauw van Bat. Wester Scheide. I Nauw van Bat er en Spidsstønde Nr. 36 udlagt paa 51° 23' 36" N. Br. 4° 11' 12" Ø. Lgd.; den røde Lystønde Nr. 36 og Spidsstønde Nr. 38 med Ballon-keiser er inddraget og en rød Lystønde Nr. 38, der viser hvidt Lys med En-Formør-keiser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek., udlagt paa 51° 23' 43" N. Br. 4° 11' 33" Ø. Lgd.

Riland have Fyr viser nu hvidt Lys fra N-Kysten til e. 7/8 Kbl V. for Spids-tønde Nr. 34, rødt Lys til over Spidsstønde Nr. 36, hvidt Lys til 1 Kbl V. for Lystønde Nr. 38, grønt Lys til over Lystønde Nr. 38, i øvrigt uforandret.

Reigersberger Polder have Fyr viser nu rødt Lys fra N-Kysten til 1/2 Kbl S. for Cvinderbakken V. for Bat, grønt Lys til e. 7/8 Kbl N. for Lystønde Nr. 38, i øvrigt uforandret.

1298. Baake borttaget. Vhieland. Veld Baake, paa Vhieland Sfl. Pynt, er borttaget 53° 17' 53" N. Br. 5° 4' 53" Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

1300. Vrag borttaget. Hollandsch Diep. Baake forandret. Oesehoek. Brouwerslaaven. Vraget ovenfor Willemsiad er borttaget og Afmærkningen ind-draget. Banken paa Dæmningen ud for Oesehoek har nu Ballon paa Toppen. 51° 44' 7" N. Br. 3° 53' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1020. Kjøbenhavn 1908).

1301. Søminneveiser. Scheide. Belgien. Fra 5te Juni til 15de September 1908 afholdes Søminneveiser i Scheide ud for Fort De Parol. Paa Strækningen mel-lem de sorte Stumpstønder Nr. 58 og Nr. 62 maa intet Skib komme uden for det afmærkede Farvand.

1302. Fyr atter i Orden. Ransgate. England. Fyret paa Ransgate Ø. Pier viser atter rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek. (Se »Efterretninger for Sø-farende« Nr. 695. Kjøbenhavn 1908).

1303. Vragtønde inddraget. Stangate Creek. River Medway. Den grønne Vragtønde ud for Indløbet til Stangate Creek, 1 1/2 Kbl Ø. for Stangate Spil Tønde, er inddraget, da Vraget er uskadeligt. 51° 25' 2" N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1304. Fyr forandret. Trouville. Seine. Frankrig. Det hvide, faste Fyr paa Trouville Ø.-Moles Hoved er omhyttet med et Fyr med Tre-Formørkelser hver 18 Sek. Lysevnen: 11 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt Lys, Lyset er rødt fra N. 10°

tonde Nr. 4 1/2 flyttet 1/2 Sm VSV. hen. Den ligger nu fra Watch Hill Fyr i N. 83 1/2° V., og fra Stonington Breakwater Fyr i S. 15° Ø.

1316. Vrag afmærket. East River, New York. En vandret stribelet Spir-tonde er i 10 m Vand udlagt tæt SØ for Vraget af en Kullægger, der er sunket ud for Batteriet, fra Governors Island Fyr i N. 21 1/2° Ø., og fra Statue of Liberty i N. 65° Ø.

1317. Vrag afmærket. Kill van Kull, New Jersey. En rød og sort stribelet Spirtonde er i 9, m Vand udlagt tæt ØSØ for Vraget af en Kulpram "David Baxter", der er sunket i Kill van Kull, fra Robbins Reef Fyr i S. 64° V. og fra Hol-landske reformert Kirke, Staten Island, i N. 3 1/2° V.

1318. Fyr tændt. Winyah Bay, South Carolina. Omtrent den 1ste Juni 1908 tændes et rødt, fast Fyr 2 1/2 Kbl S. 15 1/2° Ø. fra Georgetown Fyr. Flammens Højde 5,3 m. Hvid og rød Fyrtæl. Holdt overet med Georgetown Fyr leder det fra Middle Ground Channel til forbi Fishing Rip Shoal. 33° 13' 7" N. Br. 79° 10' 55" V. Lgd.

1319. Klokketønde ombyttet. Jobby Sound, Georgia. Channel Turn sorte Klokketønde, der læa 3 Sm N. 51 1/2° Ø. fra Sapelo Fyr, ved Indløbet til Doboy Sound, er permanent ombyttet med en sort Stumpfælde Nr. 5.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1320. Fyr atter tændt. Hitchcock Reef, Galveston Harbor, Texas, Forenede Stater i Nord-Amerika. Hitchcock Reef Fyr er atter tændt paa en Baanke, som staar i 1 m Vand 1/2 Sm N. 15 1/2° Ø. for dets gamle Plads paa Ø-Banden af Pelican Spit, fra Bolivar Point Fyr i S. 15 1/2° V., 2 1/2 Sm. 29° 19' 41" N. Br. 94° 46' 44" V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 930, Kjøbenhavn 1908.)

1321. Vrag afmærket. Carmen, Bay of Campeche, Mexico. En grøn Spids-tønde, mærket "Canuto Bulnes", er udlagt ved Vraget af en Dampet af samme Navn der ligger sunket ud for Barren ved Carmen, fra Vigia Point Fyr i N. 9 1/2° V. og fra Jicalango Fyr i N. 15° Ø. 18° 45' 0" N. Br. 91° 51' 20" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1322. Lystønde forandret. Gaivotas, Para Flod, Brasilien. Gaivotas Lys-, Klokke- og Fløjte-tonde er forandret til at vise rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek. 0° 35' S. Br. 48° 5' V. Lgd.

1323. Fyr i Orden. Rio Doce, Esperito Santo, Rio Doce Fyr er nu atter i Orden og viser afvekslende hver 30 Sek. et hvidt og et rødt Blink. 19° 37' S. Br. 59° 49' V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 583, Kjøbenhavn 1908.)

1324. Braad findes ikke. Huafø Island NØ, Corcovado Gulf, Chili. Braad- det, der var rapporteret NØ for Huafø eller No Man's Island, er forgyves efter- søgt; der findes ingen fare paa det angivne Sted. 43° 32' S. Br. 74° 21' V. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

N 883 Frankrig:

Instructions nautiques. Du Bassin d'Arcaelon au port Pasajes (Barre de Bayonne) — Extrait des Instructions nautiques Nr. 882, sur la côte Ouest de France. 1908. Pris: 75 Cent.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Juni 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		78 1/2	78 3/4
Danmark		—	—
Norden		74 3/4	76 3/4
Kjøbenhavn	45 1/2	45 1/4	46
Carl		68 1/4	70
Dannebrog		68	73
Skjold		47 1/2	49 1/2
Urania		26	35
Union		48	49
Dampsk. af 1896		68 1/2	70 1/2
Hejmdal		—	—
Østasiatiske	114	114	114 1/4
Østersøen		—	—
Nordsøen	11	10 1/2	12
Gorm		67	85
Torm		50	64
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		10	15
Helsingerske-Dampskibs Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		36 1/2	38 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
5 % Norden		—	—
5 % Østasiask. Komp.		97 1/2	108
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats		94 1/4	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.		83	83 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.	83 — 1/4	87	89
4 % — — — 2 Serie		92	92 1/4
4 % — — — 1.		94 1/2	98 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		86 1/4	88
4 % — — —		91 1/2	91 3/4
3 1/2 % Landkreditk.		91	93
4 % Østift. Kreditf.		—	—

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			150 1/2	151 1/2
Privatbank	95		95	95 1/4
Landmandsbank			121	121 1/4
Handelsbank			123 1/4	123 3/4
Grundejerbank			30 1/2	30 3/4
Burm. & Wain			69	70
Helsingers Jærnsk.	105 1/4		105 1/4	106
Sukkerfabr.	215 —	215	212 1/2	213
Bryggeri Aktier			142	142 1/2

Vekselkursen d. 9. Juni 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.19	18.16
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.45	—
Wien	—	—

Notering paa Berlins Bers d. 9. Juni 1908.

Russiske Noter	213.95
4 % Russiske Consols	84.40
3 1/2 % — Boden Kredit	76.80
5 % Mexikanske 1899	101.30
5 % Rumænske Stats	101.00
4 % — — 1890	92.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 6,000, „Skjold“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Union“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 76,000, „Østas. Komp.“ 6,000, „Østersøen“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

drejeff, Tannehek, ank. Rotterdam 6. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Ekernes 2. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Maj. — Johan Siem, Nielsen, ank. St. Petersborg 28. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 1. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Bremen 6. ds. til Blyth. — Nancy, Nielsen, ank. Passages 2. ds. — Nautik, Nielsen, ank. Riga 7. ds. — Nexos, Basse, pass. Qussand 7. ds. til Sevilla. — Ellen, Hansen, afg. Lugnvik 3. ds. til Huelva. — Gerda, Iversen, pass. Skagen 7. ds. for Antwerpen. — Hebe, Gregersen, ank. Uleåborg 7. ds. — Inger, Larsen, ank. Uleåborg 5 ds. — Cito, Thøgersen, afg. Newcastle 3. ds. til Stege. — Napoli, Brinek, afg. Nantes 5. ds. til Moss. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 8. ds. for Stolpe-münde. — Dagmar, Mathiasen, ank. Nantes 3. ds. — Norma, Nielsen, pass. Helsingør 9. ds. for Abo. — Alfa, Lauritsen, pass. Helsingør 8. ds. for Lorient.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Aarhus 4. ds. — London, Bom, ank. Brahestad 9. ds. — Paris, Tholander, ank. Wasklot 7. ds. til Velzen. — Bryssel, Brink, afg. Lekmosund 4. ds. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Hull 7. ds. til Neufahrwasser. — Wien, Boeck-Hansen, ank. West Hartlepool 10. ds. — Roma, v. Thun, ank. Methil 8. ds.

København. Hafnia, Hansen, afg. Riga 9. ds. — Russia, Poulsen, afg. St. Petersborg 10. ds. — Carl Heckscher, Starck, ank. Rotterdam 2. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Eriksen, ank. Dunkerque 6. ds. — Euxinia, Lund, ank. Tyne 9. ds. — Canadia, Jespersen, ank. New York 1. ds. — Livonia, Skov, ank. St. Petersborg 21. Maj.

Osterseen. Cimbrina, Poulsen, afg. Filadelfia 31. Maj. — Patria, Dam-Larsen, afg. Genua 10. ds. — Gratia, Sørensen, afg. Dordrecht 8. ds. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 6. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 25. Maj. — Gallia, Nielsen, ank. Dunkerque 9. ds. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Bruges 8. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. St. Petersborg 5. ds. — Kotonia, Rasmussen, ank. Genua 2. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Svendborg 9. ds. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 8. ds. — Carbonia, Mathiesen, ank. Archangel 10. ds. — Estonia, Winckler, ank. St. Petersborg 22. Maj.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Stockholm 3. ds. — Scandia, Troensegaard, ank. Bouess 9. ds. — Secalia, Jensen, ank. Oran 9. ds. — Frumentia, Andersen, afg. Mobile 20. Maj. — Boscia, Skovgaard, ank. Nicolajeff 28. Maj.

Ocean. Philadelphia, Horu, afg. Filadelfia 22. Maj.

Ers. Energi, Svane, ank. Blyth 2. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Calais 2. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Ghent 8. ds. — Helene, Sørensen, ank. Ghent 28. Maj. — Agnete, Petersen, ank. Esbjerg 7. ds. — Hermia, Hansen, ank. London 9. ds. — Alice, Schultz, ank. Riga 9. ds.

Svendsen & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, ank. Caen 6. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Bordeaux 5. ds. — T. M. Werner, Carlsen, ank. Sundsvall 6. ds. — Ajax, Brorsen, afg. Newcastle 7. ds. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Kjøbenhavn 8. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 7. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Antwerpen 3. ds.

Holm & Wonsild. Clara, Magleby, ank. Svendborg 10. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Horsens 8. ds. — Anna, Jensen, ank. Ghent 6. ds. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. Frederikshavn 6. ds. — Absalon, Gran, ank. Burntisland 7. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. Tunis 8. ds. — Axel, Christensen, ank. Hudiksvall 9. ds. — Josey, Dam, afg. Swansea 6. ds. til Stettin. — Veratyr, Villadsen, afg. Jacobstad 9. ds. til Terneuzen. — Angantyr, Holm, ank. Hull 8. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Burntisland 7. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Blanth, ank. Stettin 25. Maj. — Eklipika, Henningsen, ank. Sfax 2. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Windau 2. ds. — Urania, Clausen, ank. Windau 4. ds. — Svend, Schmidt, ank. Methil 1. ds. — Nordland, Petersen, afg. Rotterdam 4. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Libau 31. Maj. — England, Andersen, afg. Cardiff 1. ds. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 4. ds. — Rusland, Madsen, ank. Harburg (Elbe) 2. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. Kjøbenhavn 2. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Hamburg 3. ds. — Dronning Olga, Petersen, ank. Kotka 21. Maj. — Europa, Hansen, afg. Windau 2. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Kem 5. ds. — Frankrig, Friis, ank. Ghent 30. Maj. — Belgien, Nielsen, ank. Tyne 3. ds.

Frem. Austra, Bagger, ank. Ghent 10. ds. — Freja, Nielsen, afg. Kroustadt 5. ds. til Great Yarmouth. — Vera, Thing, ank. Windau 4. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Nörbylaga 9. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Bona 3. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Catania 7. ds. — Ove Gjedde, Jans, afg. Hamburg 6. ds. til Methil.

Nykjøbing Mors Dampskibs-Selskab. Nykjøbing, Luhmann, afg. Middlesborough 6. ds. til Nykjøbing Mors.

Dannebrog. Amalieborg, Petersen, ank. Calais 6. ds. — Brattingborg, Suenson, afg. Huelva 2. ds. til Aarhus. — Flyndborg, Larsen, ank. Raumo 4 ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Shields 8. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Rouen 8. ds. — Jømsborg, Mathiesen, ank. West Hartlepool 2. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Bougie 31. Maj til Stettin. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 6. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Turmo 1. ds. — Stegelbor, Albertsen, ank. Huelva 27. Maj. — Stjerneborg, Lund, afg. Cardiff 6. ds. til Kjøbenhavn. — Søborg, Hansen, ank. Lübeck 4. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kristinestad 31. Maj til Cardiff.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 7. ds. — Marselisborg, Rohde, ank. Rotterdam 4. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Huelva 8. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Blyth 5. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. Huelva 4. ds. til La Pallice. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Rotterdam 7. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Grangemouth 8. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. St. Petersborg 5. ds. — Dansborg, Kühl, ank. Manchester 28. Maj. — Jørgersborg, Larsen, ank. Ripola 4. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. Haukipudas 4. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. Rouen 5. ds. til Glasgow.

Høneborg. Høneborg, Christensen, afg. Riga 3. ds. til Skotland.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Calais 3. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Ghent 7. ds.

Svendborg. Peter Marsk, Børgesen, afg. St. Petersborg 1. ds. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Horsens 5. ds. til Dundee.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. Tyne 8. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Rouen 29. Maj. — Allan, Nielsen, afg. Bouess 8. ds. til Aarhus.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Sunderland 8. ds. — Helga, Vaaben Hansen, afg. Svinemünde 9. ds. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 5. ds. — Elna, Rathje, afg. Pillau 29. Maj. — Therese, Pedersen, ank. Tyne 2. ds. — Simone, Møller, afg. Rouen 6. ds. — Jeanne, Løffer, ank. Toulon 3. ds. — Vera, Riso, afg. Pillau 6. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Tyne 6. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Stettin 6. ds. til Middlesborough. — Fulton, Jørgensen, ank. Memel 7. ds. — Newton, Andersen, ank. Blyth 8. ds. — Edison, Sørensen, ank. Libau 4. ds. — Washington, Svendsen, ank. Goole 9. ds.

Sejlskibe.

Rønna. Argus, Holm, ank. Kjøbenhavn 30. Maj. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebøksmünde 3. ds. — Conreer, Jacobsen, ank. Aalborg 3. ds. — Johannes, Hintze, er ank. til Danzig. — Proven, Nielsen, er ank. til Rodvig. — Nestved, er ank. til Kalmar.

Svendborg. Urania, Nielsen, ank. Drammen 2. ds. — Roska, Petersen, ank. Reykjavik 2. ds. — Vesta Poulsen, ank. Göteborg 4. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. Kroustadt 4. ds. — Concordia, Henriksen, ank. Kristiania 4. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Aarhus 6. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. Helsingborg 5. ds. — Delos, Andersen, ank. Frederikshavn 5. ds. — R. P. Pedersen, Jensen, ank. Sundsvall 4. ds. — Ariel, Ravne-mose, ank. Råfsø 4. ds. — Gefion, Rasmussen, ank. Kroustadt 4. ds. — Triton, Nielsen, ank. Guernsey 3. ds. — Ellen, Andersen, pass. Kjøbenhavn 5. ds. — Olga, Panum, ank. Gothis Red 6. ds.

Ers. Pampa, Svendsen, ank. Kristiania 3. ds. — Elise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Apollo, Albertsen, ank. Svinemünde 3. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Neptun Jensen, ank. Horsens 3. ds. — Mars, Stegmann, ank. Wilhelmshafen 5. ds. — Ino, Weber, ank. Bildudak 4. ds. — Ami, Christensen, ank. Sundsvall 5. ds. — Rigmor, Petersen, ank. Neufahrwasser 5. ds. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 6. ds. — Johanne, Stegmann, ank. Kristiansand 6. ds. — Olaf Peterson, Albertsen, ank. Nordenham 4. ds. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. til Laguna d. T. — Alf, Rasmussen, ank. Bouess 5. ds. — Industri, Hansen, ank. Vejle 6. ds. — Lauritz, Folmer, ank. Libau 5. ds. — Salvador, Sand, ank. Frederikstad 5. ds. — Veritas, Staugaard, pass. Hanstholm 3. ds. — Concordia, Madsen, ank. Aberdeen 5. ds. — M. Hay, Petersen, ank. Leith 6. ds.

INDEHOLD:

En Pensionskasse for Søfarende. — Kjøbenhavn, d. 11. Juni 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.
HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.



Leo Ledermanns
Redningskrans „Panzer”

Inddelt i 6 lufttætte Rum,
stor Bæreevne, meget lettere og
holdbarere end Korkkransen.

BERG & LARSEN.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon H 120.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

**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.

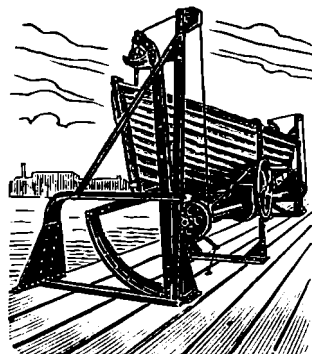
Naturlig Fløde! Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

**Schmidt's
Patent Davit.**

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:
KAY DYHR.
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886.
Telegramadresse: •KAYDYHR•



**Esbjerg
Tovværks-Fabrik**
Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

OLSKIND
Nyt Fabrikat af Olietøj
Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af
Haandbog i praktisk Sømandsskab
af Skibsfører J. Kusk Jensen.
Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
at
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. Andi
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Ranne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

**Marstal Staalskibsbyggeri
&
Reparationsværft**

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.
Telegr.-Adr.: •Yards, Telf. Nr. 63.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,
1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faaes hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA



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.: „Vanhaerst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træslibundne.

Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
KJØBENHAVN.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin
faas hos d'Hrr. Skibehandlere
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegener 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.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegener Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensture. Telefon-Nr. 42.

Det 6. nord. Søfartsmøde

Kristiania den 1.—3. Juli 1908.

Indbydelser til Mødet med det foreløbige Program erholdes ved Henvendelse til Mødets Sekretær, Højesteretsadvokat Elvind Eckbo, Kongensgade 7, Kristiania eller Nordisk Skibredereforenings Agenter. Anmeldelse bedes sendt inden 15. Juni.

Arbejdskomiteen.

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.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

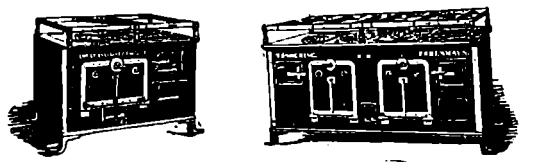
Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
 SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
 TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsaandede Havne gives. „S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
 131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering
 Kjøbenhavn.

Cadenius & Grahn

Kotka,
 Shipbrokers,
 Steamships- & Forwarding-Agents
 Etabl. 1881.
 Telegrams: Cadenius, Kotka.

Skibsprovantering

N. I. Pedersens Eftflg.
 (Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
 Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
 Billigste Priser. Bedste Betjening.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden Udgangen af indeværende Maaned.

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer.

f. T. Formand.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Ærø.

Samtlige Medlemmer af Sejlskibsafdelingen i „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ boende paa Ærø, indkaldes herved til Møde paa Hotel „Ærø“ i Marstal Lørdag den 13. Juni Aften Kl. 7, for at foretage Valg af 7 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A. Ved dette Valg tilkommer der hvert Medlem en Stemme for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde indtegnet til Forsikring.

Marstal, den 5. Juni 1908.

Kredsstyrelsen.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasse dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserver til Skibsproviant

Varerne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasse Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 466 & 500.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-befalinger besørges.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Sjælland.

Paa Grund af bristende Tilslutning til Mødet d. 3. ds. indvarsles herved samtlige Medlemmer af Sejlskibsafdelingen i „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“, boende i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Sjælland (Sjælland, Lolland-Falster, Møen og tilstødende Øer), til et nyt Møde paa sidstnævnte Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, 2. Sal, Kjøbenhavn, Fredag den 19. Juni Kl. 2 Eftm. for at foretage Valg af 5 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A. Ved dette Valg tilkommer der hvert Medlem en Stemme for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde indtegnet til Forsikring.

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1908.

Kredsstyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Fyen

afholder Møde Lørdag d. 20 Juni Eftermiddag Kl. 2 1/2 paa Hotel „Svendborg“ i Svendborg for at vælge Repræsentanter til paa „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“s Generalforsamling, at afgive Kredsenes Stemmer.

Til dette Møde har enhver Reder, der er bosiddende i Kredsen, og som har Søfolk indtegnet i nævnte Forsikrings-Forenings Sejlskibsafdeling, Adgang og Stemmeret, uanset om de ere Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forening eller ikke. Det samme gælder for Afdelingen af mindre Skibe.

Kredsstyrelsen.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over Skib.

Fredagen den 12. Juni d. A. Eftermiddag Kl. 2 afholdes efter Begæring af en Pant- og Udlægshaver offentlig Auktion over det ved Ommel Havn beliggende Skib, Galease „Erik Kirstine“ af Ommel, der maaer 39¹⁰/₁₀₀ R. T. B., 32²⁵/₁₀₀ R. T. N. — N. F. H. V., med tilhørende staaende og løbende Redskaber, derunder Sejl, Tovværk, Ankre og Kættinger.

Skibet, der angives at laste c. 72 Tons Dødvægt og c. 22 Stander Træ er til Eftersyn ved Henvendelse til Havnefogden i Ommel. Auktionskonditioner og øvrige Salget vedrørende Dokumenter er til Eftersyn her paa Kontoret. Auktionen afholdes paa Ommel Havneplade.

Ærs Herredskontor, den 1. Juni 1908.

Wineken.

**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.

Bjersch-Jensen & Co., Holberggade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amalielgade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Banders. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urekram- & Farvehandel.
Havnagade 37, Nakskov.
Telf. 182

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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

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.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretasagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Hern Redare och Befälhafvare

uppmans vördsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 28, ved Havnen.

Gaver til Sømandmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

**Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.**

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvænets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 16. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losseshjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Dampskib til Salg.

Skruedamperen »Mameluke« (tidl. »Confidenza«) af Odessa, i Henhold til Lloyds Register bygget i 1882 af C. Mitchell & Co., Newcastle o/T., af Jærn, Længde 310' 3", Bredde 39' 0", Dybde 25' 4", Compound Maskiner fra Wallsend Slipway Co., Newcastle o/T., Dimensioner 34" x 72" x 48" Slaglængde, 290 nom. Hestekræfter, ligger til Salg straks i Københavns Havn. Kan antagelig uden større Forandringer anvendes til Eris-Transport.

Alle yderligere Oplysninger gives ved personlig Henvendelse til undertegnede Generalkonsulat.

Tilbud modtages indtil den 25. Juni.

Det Kejslerlig-Russiske General-Konsulat i Kjøbenhavn
Bredgade 68. K.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Loveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

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“.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne Havarier og Forlis og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Marinemaler

ønsker, mod et Billede som Betaling, at foretage en kortere eller længere Tur med et Sejlfartøj Bilet, nrk.: „288“, modtager Bladets Kontor.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

Th. Simonsens Effk.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kædor etc.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar. Nykjøbing M.

Skibsfører Sigurdens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe. Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 39, Evelyn Street, London, 39 & 40, Mitre Street, E. C. Newcastle on Tyne 21, Queen Street Newport mon III, Dock Street, Barry Dock, Dock Chambers og

Sigurdens, Nordby, Fang.

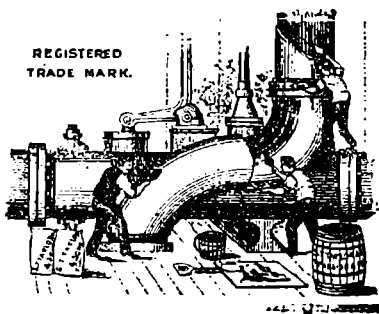
MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed. Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEWYORK STEMP. FABR. XANIA.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanten af **TAYLOR'S** Tynos Isoleringsmaterialier af Infusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton) i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Kunstoffyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

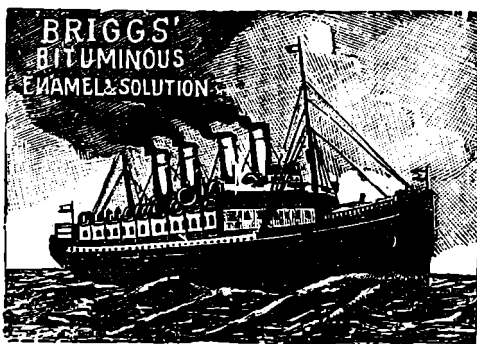
Leverandør til de hervedende Dampskibsselskaber og Statsbaandriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn

Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallen

paalægges varm — 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk.

REDNINGS-VESTEN



„SELVHJÆLP“

er et behageligt, solidt og varmt Klædningsstykke, der, foruden at beskytte Legemet mod Storm og Kulde, tillige er et udmærket Redningsmiddel, da den kan bære en voksen, fuldt pakkedt Mand, i fersk eller salt Vand i flere Dage.

Hovedoplag for Danmark:

Roar Rosing,

Vestervoldgade 92, København.

Telefon 29,638.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted Gasværkshavnen.

Fabrik for selvsmyrende Lossehjul. Telf. 29,779 y.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal Trædes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11 Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 16. Juni 1908.

Det er paafaldende hvor ofte der ved Kollisions-sager kan paavises Forsyndelser mod Søvejsreglernes Art. 16, maaske navnlig dennes sidste Del, uagtet Domstolene, først og fremmest de britiske, Gang paa Gang har fastslaaet, at Art. 16 ikke tilnærmelsesvis er overholdt, blot fordi Farten i Taage har været nogenlunde moderat.

Vi har liggende for os et typisk Eksempel i saa Henseende af ældre Dato, en Kollision mellem S/S. »Cito« og S/S. »Fenton«, der fandt Sted d. 11. Decbr. 1905 Kl. c. 7,15 Fm., af hvilken vi paa givne Foranledning nedenfor skal gengive Hovedpunkterne.

»Cito« var paa Rejse fra Dieppe til Methil i Ballast, og omtrent Kl. 5,45 var Vejret bleven taaget, men South Foreland og South Goodwin Fyr var i Sigte indtil dette Tidspunkt. Damperen gik for halv Kraft med en Fart af c. 5 Knob og styrede NØ. t. N., idet den overensstemmende med Art. 15 gav en lang Tone med Fløjten med to Minuters Mellemrum. Vinden var østlig men svag, og Ebbestrømmens Sætning var sydvestlig med en Fart af 2—3 Knob. Omtrent Kl. 7,30 saas East Goodwin Bøje, og den passeredes tæt om Bagbord. Kaptajnen, 2. Styrmand og Rorgængerer var paa Broen, og en Matros var paa Udkig forude. Efter at Bøjen var passeret, syntes Taagen at være mindre tæt, hvorfor der blev slaaet fuld Kraft, men straks efter blev Maskinen dog atter sat paa halv Kraft. Omtrent 10 Minuter efter hørtes en lang Fløjte-tone fra en Damper, der viste sig at være »Fenton«, paa Bagbords Bov, som det syntes i betydelig Afstand. Den Distance man kunde se, ansloges af »Cito«s Fører til c. 1½ Sm., og da han havde Goodwin Sands paa sin Bagbords Side, sluttede han, at vedkommende Damper maatte være modgaaende og ligge saaledes, at man maatte passere den med Bagbords Side mod hinanden. Han gav derfor ikke straks nogen Ordre til Maskinen, men gav en lang Tone til Svar.

»Cito«s Dagbog gjorde Rede for disse Forhold og den paafølgende Kollision paa følgende Maade:

Omtrent Kl. 7,40 Fm. hørtes en Daupfløjte omtrent 2 Streger paa Bagbords Bov, som antoges at hidrøre fra en modgaaende Damper. Der blev givet Bagbords Ror og et Stød i Fløjten samtidig med, at Maskinen blev sat paa langsom. Straks efter saas en Damper omtrent 2 Streger paa Bagbords Bov, som gav tre Stød i Fløjten og med meget betydelig Fart kom ned mod Boven af »Cito«. Sammenstødet var uundgaaeligt, Maskinen blev slaaet fuld Kraft bak, og der blev givet tre Stød i Fløjten. Kort efter ramte Damperen os om Bagbord. »Cito« gjorde paa dette Tidspunkt ingen Fart.

Det bekendte Sagførerfirma Thomas Cooper & Co. i London, der paa »Cito«s Vegne i sin Tid havde med Sagen at gøre, fremhævede med Rette, at der med et Dagbogsvidnesbyrd af denne Art praktisk talt intel var at stille op. Det er *in confesso*, at »Cito« gik med halv Kraft, da man første Gang hørte »Fenton«s Fløjte, og i Virkeligheden var denne Damper kun tre Skibslængder borte, da den kom i Sigte. I et stærkt befærdelet Farvand som Strædet ved Dover, vil en britisk Domstol sandsynligvis anse en Fart af 5 Knob for at være for stor i saa tæt en Taage. »Cito«s Maskine blev ikke

stoppet, som Søvejsreglerne fordrer, da »Fenton«s Fløjte første Gang hørtes, uagtet »Fenton«s Plads og Kurs faktisk ikke kunde bestemmes med nogen Grad af Sikkerhed, idet Erfaringen viser, at Pejlingen af et Skib efter Lyden af et almindeligt Taagesignal er meget upaalidelig og let kan være 3—4 Streger forkert. Af denne Grund anser ogsaa Domstolene det for at være forkert at give Ror, forinden man har set det Skib, der nærmer sig og derved faaet Oplysning om dets Kurs. Alt ialt forelaa der altsaa følgende tre Fejl, der til sammen maatte gøre enhver Retssag haabløs:

For stor Fart, at der ikke straks blev slaaet Stop, da man hørte »Fenton«s Fløjte, og at Roret blev lagt Bagbord, forinden man havde set »Fenton«.

Fællesrepræsentationen meddelede:

I Følge en gennem Udenrigsministeriet modtagen Beretning fra den kgl. Konsul i Libau er alle Handelskibe ved Ankomsten til Libau Havn forpligtet til at stoppe op i Yderhavnen og dér afvente Brandvagtens Ankomst; de bliver da ledsaget af Brandvagten til Toldboden og overleveret til Toldvæsnet. Lodsens, som gaar om Bord, er forpligtet til at overlevere Kaptajnen paa hvert Skib et Eksemplar af Brandvagsreglementet paa russisk og samtidig gøre vedkommende Kaptajn opmærksom paa, at Skibet, i Tilfælde af at Brandvagtens Barkasse ikke møder, er forpligtet til at blive liggende i Yderhavnen, indtil samme indtræffer. For nylig er der imidlertid indtruffet et Tilfælde, hvor Kaptajnen ikke overholdt denne Forpligtelse, men under Foregivende af at være ukendt dermed og for sent at være bleven gjort opmærksom derpaa af Lodsens gik ind i Havnen uden at afvente Brandvagtens Barkasse, og derfor blev han mulktet med Rbl. 25, som det kun med meget Besvær lykkedes Konsulatet at faa eftergivet.

Konsulatet henleder i denne Anledning Rederiernes og Skibsførernes Opmærksomhed paa det nævnte Brandvagsreglement, særlig Afsnit 9, der i Oversættelse lyder saaledes:

»Hvis af en eller anden Grund Brandvagtens Barkasse ikke møder det ankommende Skib ved Indsejlingen til Yderhavnen, er Handelskibet forpligtet til at vente, enten til Ankers i Midten af Yderhavnen, eller holde sig under Damp, indtil Brandvagtens Barkasse ankommer.«

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. En Kreds af Repræsentanter og Redere under Nord-evropæisk Sejlskibsreder-Forbund har d. 10. ds. afholdt Møde i Kjøbenhavn for at drøfte de Foranstaltninger, der maatte kunne træffes for at ophjælpe de Forhold, hvorunder Sejlskibstrafikken forværrer sig. Man enedes om at udtale, at de lave Renter ikke kan bringe et Udbytte, som staar i Forhold til de Skibene anbragte Kapital og den Risik bundet med Sejlskibsnæringen; det maatte derfor besluttes at man arbejder hen til at opretholde de vedtagne Minimalrater saa vel for de store som de mindre Skibe.

Efter speciel Indbydelse overværer Mæglere og Befragtningsagenter fra de danske Pladser.

Skoleskibet »Viking« er d. 5. Iquique til Hamburg.

Kollisionen mellem S/S. „United States“ og S/S. „Monterey“.

Den 10. ds. afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af »United States« Kollision d. 16. April d. A. Sagen vil som vi erfarer blive paadømt ved amerikansk Domstol, og noget udtømmende Skøn over Aarsagen til Sammenstødet lader sig naturligvis ikke bygge over det foreliggende Forhør, der kun giver Oplysning om den ene Parts Forklaring, om det end tør siges, at Sandsynligheden taler stærkest for, at »Monterey« har forårsaget Kollisionen ved at give Ror for tidligt.

Vi gengiver nedenfor et Uddrag af »United States« Skibsdagbog, hvis Indhold i et og alt blev bekræftet af Mandskabet, idet vi for at forebygge Misforstaaelser henleder Opmærksomheden paa, at de i Dagbogen omtalte Fløjtesignaler er lokale Signaler, der ikke staar i nogen Forbindelse med Søvejsreglernes Art. 28:

Skibet afgik fra New York d. 16. April 1908 bestemt til Kristianssand—Kristiania og Kjøbenhavn med Passagerer og Gods.

Torsdag d. 16. April. Ombordtog Passagerer og Bagage. Kl. 0¹⁰ Em. særdig overalt, og Skibet afgik med Lods A. B. Heath om Bord, assisteret af Bugserdamperne. Da Skibet var drejet rundt, kvitteredes Bugserdamperne, og Skibet styredes og manøvreredes nu ned ad Revieret efter Lodsens Anvisning.

Kl. c. 1²⁰, da Skibet befandt sig i Farvandet saaledes, at Westbank Fyrtaarn var c. 4 Streger foran for tværs om Styrbord, havde en Sejlskonnerter c. 3 Streger om Bagbord og en medgaaende Damper »Monterey« for om Styrbord c. 4 à 5 Skibslængder borte. Skonnertens Kurs viste tværs paa vor, hvorfor vore Maskiner stoppedes for at lade Skonnerten passere foran om os. Det saas dog kort efter, at vi kunde gaa foran om Skonnerten, og Maskinerne beordredes fuld Kraft frem igen. Det var klart Vejr med flov NNØ. Kuling.

Samtidig med at vore Maskiner var stoppet, gav »Monterey« to Stød i sin Dampfløjte, hvilket Signal besvaredes af vor Lods med to Stød. »Monterey« holdt dog sin Kurs uforandret parallel med vor. Kort efter gav »Monterey« igen to Stød i Dampfløjten, men holdt stadig sin Kurs parallel med os. Paa hans Styrbords Bov saas en Slæbedamper med en Pram paa Slæb.

»United States« holdtes stadig Øst for Midterlinien af Farvandet.

Kl. c. 1²⁹, da »Monterey« Stævn fra vor Bro pej-
2¹/₂ Streg agten for tværs om Styrbord — en
gæde fra os — saas han at dreje ned mod
og senere hurtigere, indtil han med
os med sin Bov i Skibssiden ud for
Vor Kurs holdtes uforandret. Vore
edes stoppet lige før Kollisionsøjeblikket.
ede nu agter efter og tønnede igen mod
open, hvor nogle Plader og Spanter
n kom derefter klar af os, manøvrerede
tilbage mod New York. Under Kollisionen
e, var paa vor Bro til Stede Kaptajnen
yrmand M. O. Therkelsen, 2den Styr-
n samt Kvartermand J. O. Carlsson, der
paa Udkig var Matros L. P. Nielsen
Alle de vandtætte Døre lukkedes straks
det. Lasterne pejledes og fandtes læns,
t straks begyndte at stige i Maskin-
det kun vilde tage kort Tid, inden
ides. Det besluttedes derfor at sætte

Skibet paa Grund, og der afsendtes traadløs Telegram til Agenten om det forefaldne og med Odre om at sende Bjergelhjælp. Skibet tog Grunden Kl. c. 1⁴⁰.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke nogen Forandring fra Ugen forud, saa at det i flere Tilfælde er vanskeligt at anbringe den prompte Tonnage, medens der imod ikke synes at være nogen Mangel paa Ladninger for senere Afskibning. Havrelasterne fra Tyskland er optaget, der er derimod ikke kommen noget nyt frem fra den Side. Vestsverig og Østnorge har fremdeles nogle flere Træ- og Islaster. Sydsverig er ligeledes fremme med nogle flere Trælaster, men Befragterne fra denne Kyst staar med saa lave Noteringer, at der ikke er Forretning at gøre. Returfragterne holder sig, og der er yderligere en lille Bedring i Kulfragterne fra Østkysten, hvorfra der er Brug for nogle flere Sejlere, medens Tilbud af Tonnage er indskrænket.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

90 Stdr. D/B., Boards Gøteborg/Par 26/, 75 Stdr. D/B., Boards Trångsund/St. Vaast 47 Frcs., 220 Tons Havre Stralsund/Østengland 9/6, 170 Tons Havre Stralsund/Kristiania Mark 7,50, 320 Tons Kul Charlestown/Bandholm £ 6.10.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er daarligere end i forrige Uge og uden nogen som helst Udsigt til Bedring i en nær Fremtid; i saa vel Rostock som Stralsund ligger flere Skibe uden at kunne placeres, og for Sukker fra Barth til Kjøbenhavn kan nu kun opnaas 3¹/₄ Mark. Wismar noterer for Rug 3 Mark; Königsberg byder fast 9 Mark Rugbasis/Oljekager, og fra Stolpmünde blev bl. a. sluttet Rug til Sydsverig 4 Mark, men denne Plads noterer nu for Havre kun 4¹/₂ à 5 Mark. Fra Colberg er der enkelte Havreladninger (90/100 Tons), for hvilke 5 Mark kan gennemføres. Med Hensyn til Stensejladsen er der heller ikke nogen væsentlig Forandring at spore. Lysekil noterer til Bremen 4¹/₂ Mark, Warberg har intet at byde, Halmstad Kantsten (fra Havnen) til Königsberg 3¹/₄ Mark, og Carlshamn, Carlskrona til Stettin 3 Mark, Hamburg 4 Mark, samt Kantsten til Danzig, Königsberg og Wismar 3¹/₂ à 3³/₄ Mark. Angaaende Lervarer fra de svenske Sundhavne noteres af prompte Ladninger nærmest kun til Norge; pr. Juli udbydes bl. a. til Stettin 3 Mark, og der er sluttet til Frederikshavn 3¹/₄ Kr. Tønnen skal ellers ikke være saa lang.

ab Kjøbenhavn bliver der saa godt som intet befragtet og kun til smaa Rater, saaledes Hvede til Svendborg 9 Øre, Odense 10 Øre, samt Palmekager til Stettin 4 à 3¹/₄ Mark.

Ogsaa fra Bornholm er det smaat med Laster til danske og tyske Pladser; der er ellers sluttet til Kiel og Lübeck 3 Mark og der noteres Kaolin Rønne/Drammen 3¹/₂ à 4 Kr.

Havarier og Forlis.

Marselisborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 5. ds. beskadiget Skruen, antagelig ved Stødning mod en Sten. Skibet, der er

indkommet til Aarhus d. 6. ds., har ved at have Agterskibet faaet paasat en ny Skruer.

Ludvig, Skonnert af Svendborg, har d. 8. ds. paa Rejsen fra Ronne til St. Petersborg med en Ladning Mursten været paa Grund paa Filsand men kom atter flot med Assistance af Kystbeboerne samt efter at have kastet c. 100 Tons af Ladningen. Skibet, der har søgt Riga som Nodhavn, er tæt.

Heidebloem, Tjalk af Stadt Kanaal, er paa Rejsen fra Hamburg til Kjøbenhavn med en Ladning Majs efter Grundstødning ved Kallehave d. 8. ds. i læk Tilstand iudslæbt til Stege; derfra er Tjalken senere bugseret til Kjøbenhavn.

Lucas, russisk Skonnert, er d. 14. ds. paa Rejsen fra England til Nyborg med en Ladning Kul strandet ved Avernakke i Nyberg Fjord.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 15. Juni.) Adolph Anderson, Schubert, ank. Hull 6. ds. fra Königsberg. — Alexander, Nielsen, afg. herfra 13. ds. til Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. La Rochelle 13. ds. til Cardiff. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Königsberg 8. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Riga 13. ds. til Antwerpen. — Autwerpen, Madsen, afg. Lissabon 8. ds. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. New York 6. ds. fra Newcastle. — Arno, Strubberg, afg. herfra 12. ds. til Riga. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 11. ds. fra Dunkerque. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 14. ds. fra Aarhus. — Beira, Lunge, ank. St. Petersborg 14. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 15. ds. til Kristiania. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. herfra 13. ds. til St. Petersborg. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15. ds. fra Königsberg. — Dagmar, Bugvad, ank. Marseille 14. ds. fra Malaga. — Douro, Mortensen, pass. Dartmouth 14. ds. hertil. — Florida, Andersen, ank. hertil 7. ds. fra Odense. — Frederik, Thomsen, ank. London 8. ds. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 3. ds. fra Kotka. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 11. ds. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 6. ds. til New York. — Hengest, Munch, afg. Riga 13. ds. hertil. — Hjelms, Sorensen, ank. Danzig 12. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Peterson, ank. Bari 14. ds. fra Neapel. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 11. ds. fra Riga. — Kasan, Hansen, ank. London 8. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 10. ds. fra Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 14. ds. fra Havre. — Kursk, Gommesen, dokker i Helsingør. — Leopold 11, Rasmussen, afg. Hull 13. ds. til Libau. — Loire, Craignou, ank. Kotka 13. ds. fra St. Petersborg. — Louise, Kruse, ank. Reval 13. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, dokker i Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Salonica 13. ds. fra Strathoni. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 15. ds. fra Libau. — Moskø, Meldahl, ank. Riga 13. ds. herfra. — Nicolai 11, Kaaes, pass. Gibraltar 12. ds. for Tunis. — Nordjylland, Krugh, pass. Brunshüttel 12. ds. for London. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 12. ds. til Dunkerque. — Omsk, Nellemann, afg. Libau 13. ds. til Hull. — Oscar 11, Hempel, afg. New York 11. ds. til Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Libau 12. ds. herfra. — Pregel, Harder, pass. Brunshüttel 13. ds. for Aberdeen. — Saga, Wiberg, ank. Rouen 11. ds. fra Riga. — Saxo, Larsen, ank. Gelle 15. ds. fra Kramfors. — Seine, Damp, afg. herfra 9. ds. til Bordeaux. — Tiber, Beck, pass. Dartmouth 12. ds. for Genua. — Tyr, Thaniug, ank. hertil 15. ds. fra Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 9. ds. fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, afg. herfra 12. ds. til Riga. — Vendsyssel, Soeberg, afg. herfra 13. ds. til Riga.

Alfred Christensen. Polarstjeruen, Branth, ank. Stettin 25. Maj. — Ekliptika, Hemmingson, afg. Sfax 12. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Rouen 9. ds. — Urania, Clausen, afg. Windau 12. ds. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 9. ds. — Nordland, Petersen, afg. Leith 9. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Libau 9. ds. — England, Andersen, afg. Lissabon 12. ds. — Holland, Poulsen, afg. Blyth 11. ds. — Rusland, Madsen, afg. Hamburg 11. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. Kjøbenhavn 2. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Hamburg 11. ds. — Europa, Hansen, ank. Cardiff 11. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Omega 12. ds. — Frankrig, Friis, ank. Methil 9. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Blyth 7. ds. — Dronning Olga, Petersen, afg. Kotka 7. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Bona 12. ds. til Tripoli. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Catania 11. ds. til Huelva. — Ove Gjedde, Jans, afg. Methil 12. ds. til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 6. ds. til St. John. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Mühlgraben 18. Maj. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Manchester 12. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 6. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Glasgow 12. ds. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 9. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Rotter-

dam 6. ds. — Wladimir Sawiu, Carstensen, afg. Ekenæs 11. ds. til St. Petersborg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 21. Jan. — Johan Siem, Nielsen, afg. St. Petersborg 11. ds. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 1. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. Helsingør 13. ds. paa Rejse til Ghent. — Ingrid, Winther, afg. Memel 11. ds. til Rotterdam. — Karen, Eriksen, ank. Zaandam 8. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Kanalen 13. ds. paa Rejse til Kemi. — Aloxxy, Lorentzen, afg. Memel 9. ds. til Rotterdam. — Dagny, Fischer, ank. Billuo 8. ds. — Mary, Clausen, ank. Raumo 12. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Aarhus 4. ds. — London, Bom, ank. Jacobstad 13. ds. — Paris, Tholander, ank. Velzen 13. ds. — Bryssel, Brink, ank. Velzen 10. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Neufahrwasser 12. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. West Hartlepool 10. ds. — Roma, v. Thun, afg. Methil 12. ds. til Swinemünde.

Dannebrog. Amalienborg Petersen, ank. Blyth 12. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. Aalborg 12. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. Raumo 11. ds. til Antwerpen. — Fredensborg, Fischer, ank. Shields 8. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Rouen 8. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 13. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Swinemünde 14. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Frederikshavn 12. ds. til Calais. — Sjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Cardiff 9 ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 7. ds. — Marselisborg, Rhode, ank. Rouen 12. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Huelva 8. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Blyth 10. ds. til Swinemünde. — Tuborg, Agerlin, ank. La Pallice 10. ds. — Ulfborg, Møllerup, afg. Rotterdam 11. ds. til Rouen. — Vordingborg, Petersen, afg. Grangemouth 9. ds. til Riga.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Manchester 11. ds. til Oran. — Jagersborg, Larsen, ank. Ripola 4. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. Jacobstad 3. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. Grangemouth 11. ds. til Lübeck.

Honeborg. Honeborg, Christiansen, ank. Methil 10. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Hull 10. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Ghent 12. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Kronstadt 9. ds. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Burntisland 12. ds.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. Tyne 8. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Seaham 11. ds. — Helga, Vanben-Hansen, ank. Nyhamn 12. ds. — Martha, Christensen, afg. Stockholm 13. ds. — Elna, Rathje, ank. Archangel 10. ds. — Therese, Pedersen, ank. Tyne 2. ds. — Simone, Møller, afg. Blyth 12. ds. — Jeanne, Løfler, ank. Phillippville 14. ds. — Vera, Riso, ank. Karlsborg 13. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Stockholm 11. ds.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Methil 8. ds. — Energi, Svane, ank. Norre-Sundby 9. ds. — Enigheden, Jensen, ank. Abo 10. ds.

Det asiatiske Kompagni. Cathay, Thomsen, afg. Göteborg 13. ds. til Antwerpen. — Bintang, Gabe, afg. Aalborg 12. ds. til Middlesbro. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 10. ds. til Singapore. — Siam, Cortsen, afg. Shanghai 11. ds. til Yokohama. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 7. 30. Maj. — Indien, Berg, afg. Colombo 1. ds. til Suez. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Marseille 5. ds. til Havre. — Cambodia, Knudsen, afg. Tjilatjap 12. ds. til Suez. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Malmo 13. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 5. ds. — St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 11. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Trinidad 13. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Ghent 10. ds. — Helene, Sorensen, ank. Ghent 28. Maj. — Agnete, Petersen, afg. Eshjerg 12. ds. — Hermia, Hansen, afg. London 13. ds. — Alice, Schultz, afg. Riga 11. ds.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Kjøbenhavn 14. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Blyth 12. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Middelfart 14. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Wiborg 12. ds. — G. Koen, Jørgensen, ank. Swinemünde 13. ds. — Hans Tavsens, Klauberg, afg. Kotka 12. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Antwerpen 13. ds. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Hull 12. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Garstou 12. ds. — T. M. Werner, Carlsen, pass. Kjøbenhavn 13. ds. nordg.

Holm & Wonsild. Erik, Poulsen, ank. Grimsby 11. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Middlesborough 12. ds. til Karlskrona. — Fulton, Jørgensen, ank. Windau 12. ds.

— Newton, Andersen, afg. Blyth 12. ds. til Libau. — Edison, Sørensen, ank. Libau 4. ds. — Washington, Nielsen, afg. Goole 12. ds. til Kjøbenhavn.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Ghent 10. ds. — Vera, Thing, afg. Windau 10. ds. til London. — Freja, Nielsen, ank. Great Yarmouth 12. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Vanevik 12. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Riga 9. ds. — Russia, Poulsen, afg. St. Petersburg 10. ds. — Carl Hecksher, Starek, afg. Rotterdam 13. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Erichsen, ank. Dunkerque 6. ds. — Euxinia, Luud, ank. Rotterdam 11. ds. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 13. ds. — Livonia, Skov, afg. St. Petersburg 11. ds.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Filadelfia 31. Maj. — Patria, Dam-Larsen, ank. Bona 12. ds. — Gratia, Sørensen, afg. Dordrecht 8. ds. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 6. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 13. ds. — Gallia, Nielsen, ank. Dunkerque 9. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Brugge 14. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. St. Petersburg 13. ds. — Kotonia, Rasmussen, afg. Genua 12. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Svendborg 9. ds. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 13. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Archangel 10. ds. — Estonia, Winckler, afg. St. Petersburg 12. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Hornefors 14. ds. — Selandia, Troensegaard, afg. Boness 12. ds. — Scalia, Jensen, afg. Oran 10. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Rotterdam 15. ds. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 10. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Genua 12. ds.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, afg. London 13. ds. til Leith.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Archangel 9. ds. — I. N. Madvig, Holm, ank. Montrose 13. ds. — Helge, Olsen, ank. Bremen 14. ds. — Rolf, Olsen, ank. Kronstadt 13. ds. — Niels R. Finzen, Mathiesen, afg. Rouen 12. ds.

Sejlskibe.

Æro. Argo, Christensen, ank. Dysart 6. ds. — Eos, Christensen, ank. Sundsvall 8. ds. — Hamlet, Rasmussen, ank. Berwick 8. ds. — Elise, Petersen, afg. Kjøbenhavn 6. ds. til Kolberg. — Ebenezer, Hansen, ank. Kjøbenhavn 6. ds. — Vera, Mygind, er ankommen til Dakar. — Dania, Petersen, afg. Laguna d. T. 7. ds. til Falmouth f. O. — Yrsa, Hermansen, er ank. til Bay Roberts. — Nauta, Stærke, ank. Fogo 8. ds. — Fred, Jørgensen, ank. St. Johns 8. ds. — Aron, Hansen, ank. Swinemünde 6. ds. — Aerial, Christensen, ank. Kragerø 9. ds. — Argus, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Johanne, Østermann, ank. Bay Roberts 8. ds. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Göteborg 8. ds. — Veritas, Staugaard, ank. Solvesborg 8. ds. — Æro, Friis, ank. Laurvik 9. ds. — Maagen, Mortensen, ank. Reykjavik 9. ds. — Rotha, Hansen, ank. Ribueto 9. ds. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Twillingate 8. ds. — Marie, Rasmussen, ank. Flekkøfjord 6. ds. — Hejmdal, Erikson, afg. Falmouth 9. ds. til Rotterdam. — Zephyr, Thjellesen, ank. Middlesborough 10. ds. — Argus, Jensen, ank. Sandkrok 10. ds. — Æro, Christensen, ank. Piteå 11. ds. — Valborg, Johansen, ank. Umeå 11. ds. — Ægir, Petersen, ank. Bay Roberts (Newfoundland) 10. ds. — C. M. Petersen, Petersen, afg. Kjøbenhavn 10. ds. til Arendal. — Argus, Thomsen, afg. Kjøbenhavn 9. ds. til Pastaholm. — Mette, Andersen, ank. Klaksvig 11. ds. — Arietis, Andersen, ank. Vesa 13. ds. — Kirstine, Rasmussen, ank. Raumo 12. ds. — Dannebrog, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 13. ds. — Olga, Bønnelykke, ank. Stugsund 13. ds. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 13. ds. — Karen, Albertsen, ank. Esbjerg 13. ds. — Laura, Jensen, ank. Risør 13. ds. — Harris, Thorstensen, ank. Boulogne 12. ds. — Th. Lohse, Boye, ank. Klaksvig 12. ds. — Hydra, Christensen, afg. Havnefjord (Island) 2. ds. til Archangel. — Marthing, Friis, ank. Göteborg 13. ds. — Amor, Rasmussen, ank. Aberystwith 13. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273.

Lystsejllads.

En Mand, der er fuldtud kendt med Sejllads, og som for sin Fornøjelse vilde deltage i Lystsejllads sammen med en Familie, der er Ejer af en god rummelig Baad med Kalyt, beliggende i Lystbaadehavnen, bedes indlægge Billet, nrk.: „287“, paa dette Blads Kontor.

Efterretninger for Søfarende.

Vrag uskadeliggjort. Fakse Bugt. Østersøen. Vraget af den 3 Sm. ØSØ. for Fakse Havn sunkne Jagt er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 8,1 m.

Forestaaende Inddragning af Fyrskibet »Kobbergrund« og Udlægning af Fyrskibet »Østre-Flak«. Kattedag. Omtront den 20de Juni d. A. inddrages Fyrskibet »Kobbergrund« permanent.

Kort Tid derefter udlægges Fyrskibet »Østre-Flak«.

Vragmast. Falsterbo. SSV. Østersøen. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmø er en Vragmast, der rager 2 & 3 m. over Vandet, observeret SSV. for Falsterbo paa 55° 5' N. Br., 12° 41' Ø. Lgd.

Nat-Skydeøvelser. Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet. Fra den 22de—26de Juni d. A. vil der efter Mørkets Freinbud blive afholdt Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydningen vil foregaa fra Skibe, som ligger opankret tæt Syd for Breddeparallellen 55° 8', i Retning imod Vene-Grunde. Naar der skydes, helyses Skydefeltet med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares imod paa de nævnte Tider at komme ind i det angivne Farvand, snarlønge de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

Vragmast. Meen S. Østersøen. I Følge Meddelelse fra Foreren af Dampskibet »Vulcan« har han den 12te ds. observeret en Vragmast, tilsyneladende fast i et Vrag, ca. 4 Sm. retv. SØ. fra Møens Fyr.

Vraget vil blive eftersøgt og om muligt uskadeliggjort.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. Juni 1908. — Kollisionen mellem S/S. »United States« og S/S. »Monterey«. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Sjælland.

Paa Grund af bristende Tilslutning til Mødet d. 3. ds. indvarsles herved samtlige Medlemmer af Sejlskibsafdelingen i „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“, boende i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Sjælland (Sjælland, Lolland-Falster, Møen og tilstødende Øer), til et nyt Møde paa sidstnævnte Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, 2. Sal, Kjøbenhavn, Fredag den 19. Juni Kl. 2 Eftm. for at foretage Valg af 5 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A. Ved dette Valg tilkommer der hvert Medlem en Stemme for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde indtegnet til Forsikring.

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1908.

Kredsstyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremført paa Generalforsamlingen, maa være indsendt til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden Udgangen af indeværende Maaned.

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer.

f. T. Formand.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreklædning.

Alt garanteret suuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn
tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taare
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velmag.
Faa hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents

Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

P. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri

Vejle

anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Captain Axel Björklöf

Stevadore.

Kotka, Finland.

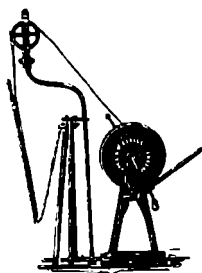
Telegram's: Björklöf — Kotka.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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 samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Prøv engang ufortøldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadacompasser.
Patent Tidglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellinealer
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 uallancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —

Central 6890

Bydepot

6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts

selvvrirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

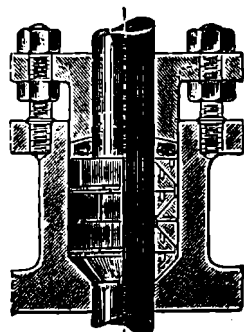
Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.



**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 19. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telt. 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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4703.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, flv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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,
GIJRTLER 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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Kotka Hamnarbetare andelsforening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.
Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.
Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vellösa“, Lovisa.

Frederik Hansen
Skive.
Skibsproviantering.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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. Abonnemont modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvam. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indiavej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frihavn Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
--	---	--

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

— Priskurant gratis og franko. —

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.

Dampskib til Salg.

Skruedamperen »Mameluke« (tidl. »Confidenza«) af Odessa, i Henhold til Lloyds Register bygget i 1882 af C. Mitchell & Co., Newcastle o/T., af Jærn, Længde 310' 3", Bredde 39' 0", Dybde 25' 4", Compound Maskiner fra Wallsend Slipway Co., Newcastle o/T., Dimensioner 34" x 72" x 48" Slaglængde, 290 nom. Hestekræfter, ligger til Salg straks i Kjøbenhavns Havn. Kan antagelig uden større Forandringer anvendes til Erts-Transport.

Alle yderligere Oplysninger gives ved personlig Henvendelse til undertegnede Generalkonsulat.

Tilbud modtages indtil den 25. Juni.

Det Kejserslig-Russiske General-Konsulat i Kjøbenhavn
Bredgade 68. K.

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff, — »CHANNEL, Barry, — »CHANNEL, Newport, — »CHANNEL, Sharpness.

These Works are now installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaaer fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremsført paa Generalforsamlingen, maa være indsendt til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden Udgangen af indeværende Maaned.

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rehnitzer.
f. T. Formand.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling.

Af Hensyn til Udflugt, Festmiddag m. m. bedes Deltagelse (ogsaa Damer) anmeldt inden 5. Juli til Foreningens Kredsstyrelse i Svendborg.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træslibunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Cariboltermann, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhavne. Telefon-Nr. 42

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Cadenius & Grahn

Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsaandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni i Kjøbenhavn.

Stiftet 1736. 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.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Kjøbenhavn, d. 19. Juni 1908.

I det tyske Søfartsblad »Der Küstenschiffer« for denne Maaned finder vi under Titlen »Zur Warnung«, en Artikel angaaende nogle Skibe, der var befragtet fra Kjøbenhavn til Stettin med Gasrensningssmasse. Ved Indladningen fik Skibene Overliggedagspenge til Gode, som paaførtes Konnossementet, men Befragteren, som tillige var Ladningsmodtageren og boede i Stettin, nægtede imidlertid at honorere denne Fordring, henholdende sig til, at der i Certepartiet med Hensyn til Indladningen var indført: vier Ladetage »resp. nach vorheriger Vereinbarung mit den Kokwerken«.

Da det maaske kan interessere danske Skibsførere, og navnlig da vi erfarer, at et dansk Skib ved samme Lejlighed fik Overliggedagspenge til Gode, har vi søgt at fremskaffe nogle nærmere Oplysninger i denne Sag, der i det væsentlige gaar ud paa følgende:

Fra Stettin blev indbudt et Parti Gasrensningssmasse at aflade ab Kjøbenhavn, og ved Akceptmeldingen tilføjedes: konferer eller henvend Dem til Gasværket om Afladningen. Mægleren i Kjøbenhavn forhørte hos Gasværket, om det kunde aflade, hvortil blev svaret ja; Varerne var imidlertid ikke bleven betalt, og saa længe Betalingen ikke havde fundet Sted, vilde Gasværket ikke begynde at tillaste Skibene.

I Forbindelse hermed maa vi bemærke, at medens den almindelige Betalingsmaade ved Ladninger vel sædvanlig er den, at Betalingen først sker, naar det endosserede Konnossement præsenteres Køberen, indlader de kommunale Autoriteter sig ikke herpaa, men forlanger kontant Betaling, inden Afskibningen paabegyndes. Dette var imidlertid en Sag, som Befragteren maatte vide og sikkert ogsaa har vidst, da det saa langt fra er første Gang, at der aflades Gasrensningssmasse fra Kjøbenhavn, som dette tværtimod sker saa godt som hvert Aar. Herpaa blev Befragteren gjort opmærksom af Mægleren i Kjøbenhavn endog flere Gange. Gasværket var altsaa klar til at aflade, men Betaling og Afladeordre udeblev, og Skibene laa ladefærdige uden at kunne faa paabegyndt Indladningen; nogle af Skibene fik derved Overliggedagspenge til Gode, der som nævnt paaførtes Konnossementet, men som Befragteren da senere skal have nægtet at betale.

Efter hvad der foreligger, vil Befragteren nu søge at hænge sig i den omskidte Tilføjelse i Certepartiet, men det forekommer os dog, at det maa være Befragterens uomtvistelige Pligt at have sin Forretning i fuldstændig Orden, inden han begynder at fragte Skibe. Den nævnte Klausul kan efter vor Formening absolut kun tage Sigte paa at forhøre hos Afladeren, om denne er klar til at aflade, hvilket han var, men ikke paa hvad Betalingen af Ladningen angaar — et Spørgsmaal, som dog er Kaptajnen fuldstændig uvedkommende. Men som af »Küstenschiffer« antydtes, kan en saadan mindre tydelig Klausul foranledige en længere Retssag, Udgifter etc., og vi kan derfor for saa vidt gøre »Küstenschiffer«s Ord til vore, som det var ønskeligt, om Sejlskibene kunde faa klarere Betingelser i deres Certepartier, særlig med Hensyn til Ekspeditionen, end Tilfældet nu er. Derved vilde man undgaa mange unødige Stridigheder og ikke saa faa direkte pekuniære Tab ved Tidsspilde. Maaske var dette et Punkt, hvorom der lettere kunde opnaas Enighed, og idet Spørgsmaalet tilmed vel nok har

fuldt saa megen Værdi som selve Spørgsmaalet om Minimalfragter, burde det vistnok snarest tages op til Løsning.

Norsk Lovforslag om Skibes Sødygtighed. I det norske Statsraad er i disse Dage bleven fremsat et Regeringsforslag om en Del Forandringer i Loven om Statskontrol med Skibes Sødygtighed og i Forbindelse dermed Indførelse af en Lastelinie for norske Skibe i Lighed med, hvad der forlængst er besluttet i England og nu tillige i Tyskland, Frankrig og Spanien og med, hvad der praktiseres i de engelske Kolonier og de amerikanske Fristater. Forslaget gaar ud paa, at Regeringen bebyrdes til at træffe forberedende Foranstaltninger, udarbejde Tabeller m. v. til Reformens Gennemførelse. Da Spørgsmaalet maa løses i Forstaaelse med England, vil der blive indledet Forhandlinger med denne Magt angaaende de Afvigelser, som man paa norsk Side maatte finde ønskelige fra den engelske Lov.

Søretsdom. Kjøbenhavn, d. 17. Juni. (Ritz. Bur.). Ved Sørettens i Dag afsagte Dom dømtes Aktieselskabet Importkompagniet i Kalundborg til at betale Dampskibsselskabet Atlanta i Kjøbenhavn 9 £ samt 100 Kr. i Overliggedagspenge for Dampskibet »H. V. Fisker«s Losning i Kalundborg i September f. A., medens Importkompagniet frifandtes for at betale 39 £ i Overliggedagspenge ved Indladningen i Methil. Sagens Omkostninger ophævedes.

Vi har yderligere modtaget følgende:

En Fælde for de Søfarende. Den 14. April 1906 kom jeg sejlene med »Ingeborg« paa Rejse fra Hlesnæs til Kattinge med 7—8 Fods Dybtgaaende uden Lods.

Det var godt Vejr og god Vind.

Norden for Frederikssund løb jeg paa Grund midt i Farvandet.

Vinden var ret agter ind, og da der kom mere Brise, gik Skibet over Grunden, der bestaar af noget løst Kran.

Jeg tog Lods fra Frederikssund og fortalte det passerende til ham, i hvilken Anledning han forklarede, at det var en Pulle, man kunde gaa paa begge Sider af.

Jeg vover ikke at give Raad for at gaa klar af Pullen; dette overlader jeg til Lodserne, men naar man sejler pænt fornuftigt lige midt i Farvandet saa løber man paa den.

Lodsen fortalte om et Skib fra Kjøbenhavn, vistnok ført af en Kaptajn Nielsen, som havde været paa Grund paa samme Pule.

Jeg forsøgte min Pligt, idet jeg ikke allerede den Gang skrev derom i nærværende Blad, men da det var Lodserne bekendt, har jeg vel ment, at dette Forhold hurtigt blev ændret.

Nu ser jeg i Dansk Søfartstidende Nr. 29. for i Aar, at den samme Fælde endnu eksisterer.

C. Andersen,

fhv. Fører af »Ingeborg« af Bandholm.

Fællesrepræsentationen meddeler:

I Følge en fra Udenrigsministeriet modtaget Beretning fra det kgl. Konsulat i Stettin er der i Swinemünde oprettet en Bank, »Swinemünde Bank«, der imod rimelig Provision udsteder Checks paa større Pladser i Ind- og Udland, hvilket maa antages at have Interesse for alle dertil bestemte Damp- og Sejlskibe.

Arbejdskomiteen til Forberedelse af Det 6te nordiske Søfartsmøde meddeler, at Aftryk af Foredragene ikke vil blive omdelt før ved Mødets Aabning, at der ikke er nedsat nogen Boligkomité, da man ikke mener, der vil være Vanskelighed ved at faa Plads paa Hotellerne, samt at baade Dampskibsselskaberne og Jærnbannerne har nægtet at give Moderation paa Billetpriserne.

Ny Bedding ved Lynæs Havn. For Tiden arbejdes der i Følge »Nationaltidende« paa en stor Bedding ved Lynæs Havn. Arbejdet forestaas af Ingeniør Pauli, og Entreprenør Melchior fra Nyborg har Udførelsen. Beddingen, der afhjælper et meget stort Savn, idet der ikke nu i nogen Havn ved Isefjorden findes saa stor en Bedding, at de større Baade kan hales paa Land, skal være færdig d. 1. August.

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.

Skoleskibet „Viking“.

Forretningsudvalget for »Viking« har udsendt nedenstaaende Erklæring:

I den seneste Tid har flere Blade beskæftiget sig med Forholdene om Bord i Skoleskibet »Viking« og fremstillet disse i et alt andet end heldigt Lys. Det er jo her til Lands desværre som oftest saa at Kritikken hensynsløst kaster sig over selv de bedste Foretagender uden at ænse, om disse derved skades, eller uden at overveje de Vanskeligheder, de Styrende har at overvinde, og dette gælder i særlig Grad alle Søfarts-Spørgsmaal. Som bekendt er det jo lettere at kritisere end at administrere. Det kan imidlertid ikke være vor Opgave at indlade os paa en Besvarelse af alt det mere eller mindre paalidelige, som er bleven anført. Men vi staar til Ansvar lige overfor Regering og Rigsdag, som gavmildt er kommen os til Hjælp, og vi maa fremfor alt tænke paa de Forældre, som har betroet os deres Børn, og hos hvem en Del af disse Sager utvivlsomt maa vække Uro. Det er af Hensyn til disse, at vi udbeder os Plads for nogle Oplysninger.

Først og fremmest er det bleven nævnt, at Sædelighedsforbrydelser skulde være bleven begaaet om Bord. Hertil skal vi svare, at der fra vor Side er taget de iøvrigt elementære Foranstaltninger derimod, at Elevernes Lokaler om Læ er indrettet saaledes, at Kontrol overalt kan udøves, samt at der foruden Lærerpersonalet findes en Funktionær, hvis Opgave udelukkende bestaar i at vaage over Elevernes Orden, Renlighed m. m., saa vel om Dagen som om Natten. Til Trods for dette er der nu om Bord passeret følgende: at der ved Togtets Begyndelse fra Lærerpersonalets Side næredes Mistanke om perverse Tilbøjeligheder hos en Elev, som derpaa straks hjemsendtes, samt at der ved Ankomsten til syd-

amerikansk Havn næredes en lignende Mistanke mod en Mand af Besætningen, som ligeledes straks blev afmønstreret. Efter anstillede Undersøgelser om Bord synes det, som om disse Afskedigelser har været foretaget i rette Tid, ja endog som om den sidste i denne Henseende var uberettiget. Endelig har Skibets Kaptajn paa en i de sidste Dage herfra afsendt telegrafisk Forespørgsel svaret, at intet af denne Art havde fundet Sted.

Hermed maa vi anse denne Anklage for at være ude af Verden.

Vi skal dernæst paa det bestemteste erklære, at alle Beretninger om, at Eleverne skulde have faaet udleveret for mange Drikkevarer — selv kun ved enkelte Lejligheder — er blottet for al Sandhed.

Efter de Rapporter, vi har modtaget, har Eleverne fra den første Dag, Skibet var til Søs, gjort deres Vagt paa Dækket, fordelt i tre Skifter, saaledes at altsaa kun $\frac{1}{3}$ ad Gangen er til Tjeneste paa Dækket, og det har aldrig været nødvendigt at tilkalde Frivagtens Assistance. De har derved erhvervet sig god Færdighed baade paa Dækket og til Vejrs, hvilket ogsaa fremgaar deraf, at der trods meget haardt Vejr om Kap Horn ikke er indløbet noget Ulykkestilfælde. Det højst beklagelige Dødsfald, som er indtraadt, skete ved, at Eleven til Ankers faldt igennem en Luge ned i Lasten. Den teoretiske Undervisning er foregaaet normalt uden større Afbrydelser, og vi er derfor berettiget til at haabe, at de unge Mennesker er gaaet frem i deres Uddannelse paa den Maade, som var tilsigtet efter Programmet.

Med Hensyn til deres Liv om Bord, udviser deres forskellige offentliggjorte Breve, at de som Regel er tilfreds med Behandlingen og med Kosten, og det bør i Forbindelse hermed fremhæves, at Helbredstilstanden trods Opholdet paa usunde Steder stadig har været god. I det store Hele anser vi derfor dette første Togt at love ret godt for Fremtiden.

Som Skyggeside skal vi nævne, at 6 af Eleverne er deserteret fra Skibet i Sydamerika. Dette behøver ikke at opfattes som Bevis paa, at de har haft Grund til at være utilfreds med Forholdene om Bord. Nogle af dem var i en højere Alder end deres Kammerater eller mere udviklet; andre har bukket under for Fristelserne, som i enhver Havn bydes Sømanden; for andre igen har Lysten til Eventyr været for stor; men Udvalget beklager i høj Grad, at dette ikke har kunnet forhindres. Dog maa vi bemærke, at det altid vil være umuligt at undgaa, at der blandt et saa stort Antal unge Mennesker, trods den ved Antagelsen udøvede Kontrol, vil findes vanskelige Elementer.

Medens vi hermed har udtalt, hvad vi anser fornødent for at klare vor Standpunkt lige overfor Elevernes Forældre, skal vi endnu — skønt med Forbehold — ytre os om de Angreb, som er bleven rettet mod Befalingspersonalet om Bord. Det forholder sig ganske rigtigt — saaledes som fremhævet af forskellige Korrespondenter —, at der ikke har hersket den rette Enighed blandt dette, noget, som i Længden maa nedbryde Disciplin og god Tone. Paa lange Sørejser med det monotone Liv, som føres, er dette Fænomen ikke ualmindeligt og paaagtes vist sjældent, men det kan ikke tillades i et Skoleskib. I vor Tid med sine udjævnende Tendenser svinder Disciplin alt mere og mere, og samtidig maa det erkendes, at al Søfart er umulig uden Disciplin. En af Skoleskibets vigtigste Opgaver bør derfor være at lære Ungdommen denne Dyd, og hertil kræves, at de Overordnede sætter et godt Eksempel.

Vor samlede Bestyrelse, som nøje har overvejet denne Sag, har derfor besluttet en foreløbig delvis Forandring i Befalingspersonalet, som skulde bøde herpaa. Det maa forlanges af den Kommanderende, at han besidder Evnen og Kraften til at gennemføre Disciplinen og af de Lydende, at de forstaar at stille deres Personligheder under den Sag, de tjener. Slikt læres ikke

paa en Dag, men dertil kræves Vanen til at leve under disciplinære Forhold baade som Befalende og som Adlydende. I vore smaa Forhold er Valget af Personer ikke let, men Bestyrelsen nærer dog det Haab at være heldig i dette Spørgsmaal, saaledes at man indenfor rimelig Tid kan besidde et fuldt tilfredsstillende Personale.

Sluttelig skal vi udtale som vor Overbevisning, at Skoleskibet blandt den overvejende Del af vore Landsmænd anses som en gavnlige og ønskelig Institution. Det kan ikke ventes, at denne — trods det meget betydelige Arbejde, vi har nedlagt derpaa — fra den første Dag skal have naaet Fuldkommenhed. Men den kræver frem for alt Fritagelse for uberettiget Indblanding samt Ro til sin Udvikling, og man gør den sandelig en daarlig Tjeneste ved at kolportere ethvert usmageligt og upaalideligt Rygte, som opstaar.

Paa Forretningsudvalgets Vegne
B. Münster,
Formand.

Det norske Forslag til Beskatning af fremmed Bjergningsvirksomhed.

Det norske Søfartsblad »Kysten» for d. 10. Juni meddeler, at Budgetkomitéen har anbefalet det tidligere omtalte Lovforslag om at beskatte fremmede Bjergningselskaber, der holder Skibe stationeret i norske Havne, og Redaktionen ledsager denne Meddelelse med nogle Bemærkninger om, at Komitéens Forslag er i nøje Overensstemmelse med Bladets Standpunkt. Dette er for saa vidt rigtigt, som det aabenbart hele Tiden har været Bladets Standpunkt i denne Sag at ville putte sine Læsere Blaar i Øjnene ved at fortælle dem, at det, de norske Bjergere forlanger, kun er »fri Konkurrence».

Det »Kysten» gør sig til Talsmand for, er nemlig udelukkende Indskrænkning i den nu eksisterende fri Konkurrence, og ingen som helst udenoms Snak skal kunne rokke ved dette Faktum. Det er givet, at norske Bjergere nyder den samme Frihed til at arbejde paa dansk Kyst, som danske Bjergere har i Norge, og det er en Kendsgerning, at norske Bjergningselskaber benytter sig heraf. Naar de ikke gør det i større Udstrækning, end det er sket hidindtil, saa er det udelukkende, fordi de er paa det Rene med, at det ikke vil svare Regning for dem.

Den norske Bjergningsdamper »Uræd» har nu i nogle Maaneder arbejdet paa dansk Kyst, og dens Ejere har gjort alt muligt for saa officielt som muligt at fastslaa, at den har Station i dansk Havn, bl. a. ved at annoncere dette i Bladene, uden at der fra de danske Myndigheders Side er gjort noget som helst, der berettiger til den Antagelse, at den vil blive behandlet paa anden Maade end ethvert andet udenlandsk Skib, der i lovligt Ærinde kommer til en dansk Havn. Hvis dette ikke er fri Konkurrence, saa kunde vi have Lyst til at vide, hvad »Kysten» vil kalde det for. Der er ydermere ikke i den danske Presse fremkommen en eneste Udtalelse imod den Konkurrence, der herigennem er paaført det danske Bjergningselskab, medens dette sidste derimod i flere norske Blade har været Genstand for de mest tendentiøse Angreb.

Det er selvfølgelig det rene Nonsens i Forbindelse med Begrebet »fri Konkurrence» at ville tale om den Beskatning, som norske Selskaber er Genstand for i deres eget Fædreland. Vi véd ikke en Gang, om den Skat, de maa erlægge, er lige saa høj eller højere end den, som de danske Selskaber maa betale her. Dette

Spørgsmaal har imidlertid intet at gøre med »fri Konkurrence», og det er ubegribeligt, at et Blad tør byde sine Læsere Betragtninger af denne Art. Enhver norsk Forretningsmand vilde med akkurat samme Ret kunne beklage sig over, at de hjemlige Skatter hindrede ham i den fri Konkurrence, fordi udenlandske Konkurrenter muligvis betalte mindre Skatter i deres Hjemstavn, eller havde billigere Husleje eller Telefon eller hvilke som helst andre Udgifter.

At paalægge fremmede Bjergningselskaber Skat til den norske Stat, fordi de har Skibe liggende i norske Havne, vilde være nøjagtigt det samme som at beskatte udenlandske Rederier, der har deres Skibe løbende i faste Ruter paa norske Havne, og det vilde være et Udslag af den rene Obskurantisme, som man formentlig ikke vilde kunne finde Mage til andet Steds end i Rusland.

Vi kan ikke slutte uden at gøre opmærksom paa, hvorledes den norske Budgetkomité slaar sig selv paa Munden i sin Anbefaling af Lovforslaget, naar den, efter at have antydnet, at Forholdene paa den norske Kyst vilde blive »lidet tiltalende», hvis det danske Selskab blev eneraadende, forklarer, hvad enhver véd, nemlig at »Misbrug fra Bjergernes Side under de betryggende Bestemmelser i Sølovens § 227 ikke kan finde Sted».

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 71/1908, afsagt den 21. Maj 1908. Handelsfirmaet Copland & Berrie Ltd. i Edinburg mod »De private Assurandører Ltd.» i Kjøbenhavn.

Under nærværende Sag søger Citanterne Copland & Berrie som Redere for Hülken »Laura» de Indstævnte Selskabet »De private Assurandører» til Betaling af Assurance i Anledning af Skibs og Ladnings Totalforlis. Denne Assurance har de Indstævnte, hos hvem Forsikringen af en Tredjemand var tegnet for Citanternes Regning, vægret sig ved at betale under Henvielse til Bestemmelserne i Konventionen af 2. April 1850 §§ 68 og 165.

Ved Skrivelse af 19. August 1905 til den nævnte Tredjemand erklærede de Indstævnte sig villige til at tegne Forsikring for Skibet og Ladningen (Kul) under Skibets Henliggen som Lægter i Reykjaviks indre Havn i Tiden fra 1. April—15. September 1906, for Skibets Vedkommende dog kun for Totalforlis, og paa Betingelse af, at deres islandske Tillidsmand godkendte Skibet og dets Udrustning, specielt Anker og Kæde.

I Begyndelsen af Februar 1906 erklærede de Indstævnte, at de nu gennem deres Agent i Havnefjord havde faaet tilfredsstillende Oplysninger om »Laura», hvorefter Policer blev udfærdiget d. 23. Marts 1906, ved hvilke Skibet forsikredes for 7,000 Kr. og Ladningen for et Maksimumsbeløb af 9,000 Kr. Nogen Tid forinden var »Laura», der var et ældre, afrigget Barkskib, bygget af Eg og mellem 3 à 400 Netto Reg.-Tons, bleven underkastet en omfattende Reparation med Kalfatring, Spundsning, Indsætning af Planker, Boltning, Trænegling m. v. for at gøre den god og solid til den bestemte Anvendelse.

I Slutningen af Marts 1906 slæbtes Skibet fra Eidsvik til Reykjavik, hvor det forløjedes. Fra 17.—21. April indladedes Kul, saa at Skibet blev halvt lastet. Skibet gjorde Indtryk af at være læt, idet det, skønt det, efter hvad der maa anlages, havde henligget siden Januar Maaned, uden at Pumperne havde været brugt, i dette Tidsrum kun havde trukket saa meget Vand, at

dette stod omtrent i Kølsvinshøjde og ikke var til Hinder for Indladningen.

Derimod viste det sig, at Skibets Pumper — Vindpumpe og 2 almindelige Haandpumper — ved Indladningens Begyndelse var i daarlig Stand, og Rederiets Repræsentant fik derfor den 21. April fra Reykjavik leveret og anbragt om Bord i Skibet den største Pumpe, der kunde faas — en saakaldet Kolonialpumpe, der angives at kunne tage c. 180 Liter i Minutet — og i Løbet af den følgende Dag blev denne Pumpe, der viste sig at fungere godt, monteret.

Natten mellem den 21. og 22. April var det imidlertid blæst op til Storm fra Nordvest, og under denne Storm synes Hulken at være sprunget læk, idet Vandet den næste Dag viste sig at være steget til 4' over Kølsvinet. Rederiets Repræsentant gav derfor det Skibsbyggeri, der havde besørget Kalfatringen, Ordre til hurtigst mulig at udbedre den Lækage, der maatte forefindes, men denne Udbedring fandt ikke Sted, idet det efter vedkommende Skibsbygmesters Forklaring ikke, inden Skibet sank, blev saa godt Vejr, at et saadant Arbejde kunde foretages. Citanternes Repræsentant gav derhos paa Opfordring af de Indstævntes Repræsentant Ordre til, at Vindpumpen »koste, hvad det vilde« hurtigst skulde istandsættes. Den bragtes i Land til Reparation, men blev ikke færdig, idet Stormen havde afskaaret al Forbindelse med Skibet.

Efter at Kolonialpumpen var monteret, pumpedes der med denne, først af det med Indladningen beskæftigede Mandskab, senere med 3 dertil særlig antagne Mænd, der fra den 24. til 26. April pumpede i henholdsvis 9, 12 og 13½ Time. Derimod var det efter Citanternes Udsagn ikke muligt at skaffe Mandskab til Pumpernes Betjening om Natten, da det ansaas for livsfarligt at opholde sig paa Hulken paa den Tid. Det maa antages, at Vandet i Nattens Løb steg omtrent lige saa stærkt, som det var sunket om Dagen. Den 26. om Aftenen blæste det saa haardt, at Mandskabet forlod Skibet nogle Timer tidligere, end Aftalen var, og den 27. var det saa haard Storm, at Skibet var afskaaret fra al Forbindelse med Land. Natten mellem den 27. og 28. sank Skibet og forliste totalt tillige med sin Last c. 330 Tons Kul til Værdi 7,545 Kr.

Citanterne har derefter paastaat de Indstævnte tilpligtet at betale 14,545 Kr. med Renter 6 pCt. pro anno, fra den Dag de Indstævnte nægtede at betale, samt Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har særlig gjort gældende, at »Laura«, selv bortset fra Spørgsmaalet om Forsvarligheden af den omtalte Kalfatring m. m., allerede paa Grund af sine mangelfulde Pumper maa betragtes som usødygtigt ved Forsikringens Begyndelse (Konv.'s § 68), og at der heller ikke, efter at Lækagen var opdaget, fra Skibets Side har været gjort, hvad der kunde gøres for at redde Skib og Ladning (Konv.'s § 165). De formener, at Betjeningsmandskabet ved Kolonialpumpen har været utilstrækkeligt, idet det mindst burde have udgjort 4 Mand, at der ogsaa burde være arbejdet om Natten, at Reparationen af Vindpumpen burde være foregaaet hurtigere, at man, saasnart Kolonialpumpen havde vist sig utilstrækkelig, burde have anskaffet en Pumpe til, og endelig at man burde have søgt at faa Skibet slæbt til et sikrere Sted end Reykjavik Havn, der nærmest er at betragte som en aaben Red, i høj Grad udsat for Storm og Sø.

Til Oplysning i Sagen har der været afholdt ret vidtløftige Vidneafhøringer paa Island. Der skønnes imidlertid intet at være oplyst, som kunde støtte de Indstævntes Paastand om Fritagelse for at betale Forsikringssummen.

Det er ikke godtgjort, at der — bortset fra Spørgsmaalet om Pumpernes Tilstrækkelighed — ved Forsikringens Begyndelse har foreligget en saadan Usødygtighed,

som Konventionens § 68 har for Øje. Det maa tvertimod antages, at Skibet først under Stormen den 21.—22. April er sprunget læk og forinden har været i forsvarlig Stand. Hvad Pumpemateriellet angaar, ses det ikke, at der uden særlig Vedtagelse ved et Skib som det her omhandlede kan stilles saadanne Fordringer, at de ikke tilfredsstilles ved en Pumpe som den paa »Laura« anbragte Kolonialpumpe, og den Omstændighed, at den først blev fuldt monteret den 22. April, maa af den Grund blive uden Betydning, at der jo ikke var Brug for den forinden, og at Skaden altsaa i ingen Henseende hidrører fra, at denne Pumpe ikke var anbragt tidligere. Det ses heller ikke at være oplyst, at der efter Farens Indtræden fra Skibets Side foreligger nogen saadan Forsømmelse af hensigtsmæssige Foranstaltninger, at dette kunde berøve Citanterne Retten til Assurance-summen, saa meget mindre som de Indstævntes Repræsentant ses at være bleven raadspurgt og Hensyn taget til hans Forslag. Navnlig findes det uberettiget, naar de Indstævnte her under Sagen gør gældende, at Skibet burde være flyttet til en anden Plads; da det kun var forsikret, hvor det laa, og da Assurandørernes Repræsentant ikke ses at have stillet Forslag om eller tilladt dets Flytning, vil det allerede af denne Grund ikke kunne lægges Citanterne til Last, at Skibet blev liggende, hvor det laa.

De Indstævnte vil herefter have at betale Citanterne Assurance-summen 14,545 Kr. tilligemed Renter, der dog kun kan bestemmes til 5 pCt. pro anno fra Stævningens Dato, samt Sagens Omkostninger, der under Hensyn til de betydelige positive Udgifter, denne har medført, findes at burde sættes til 1,000 Kr.

Forholdet mellem Principet „roterende Drivskrue“ og „oscillerende Aare“.

Vi har fra Hr. Ingeniør Vogt modtaget følgende:

Hvor der bliver Tale om et Skibs Fremdrivning ved en ny Propeller, kommer Økonomien i Forening med Propellerens praktiske Egenskaber først i Betragtning. Det viste sig da, ved den store Skonnert, som nu

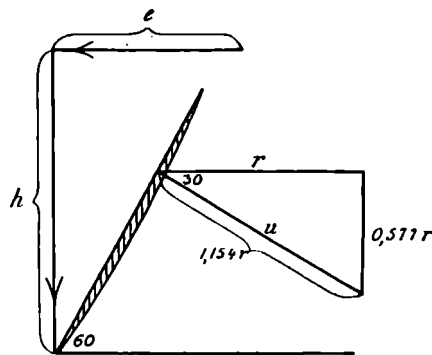


Fig. 1.

er forsynet med Pendulpropellere, at disse arbejdede fortræffeligt, medens Kraftoverføringen var mindre heldig; men i Forhold til den Kraft, der naaede ud til Pendulpropellerne, ydede disse dog som omtalt mere end Drivskruen.

Folk stiller sig alligevel tvivlende, og jeg skal derfor i det følgende vise, at det er umuligt at naa samme Nyttevirkning ved en Drivskrue som ved en Aare.

Fig. 1 viser et Snit gennem en Skruevinges Trykcenter, beliggende i omtrent $\frac{2}{3}$ af Skrueradiens Længde fra Skruaakslen. (Skruens Stigning bliver derved usædvanlig stor, svarende til c. $3\frac{1}{2}$ Diameter). Der er da 3 karakteristiske Kræfter*) som gør sig gældende, nemlig: r , som betegner Skruebladets Rotations-Modstand, og som multipliceret med Trykcentrets Rotations-Hastighed l giver Sekundenergien rl til at dreje Drivskruen. Fremdriften, udtrykt ved r , bliver da $r \lg 30^\circ = 0,577 r$, der multipliceret med Skibets Hastighed h giver det effektive Arbejde $0,577 rh$; endelig er der Normaltrykket $n = r \sec 30^\circ = 1,154 r$, hvorved Skruevingens Dimensioner bestemmes.

Vi skal nu se, hvorledes det forholder sig med Arbejdet lr , naar Snittet gennem Skruevingens Trykcenter danner en Vinkel paa 30° med et Plan vinkelret paa Skruaakslen (Skruens Stigning bliver derved mere

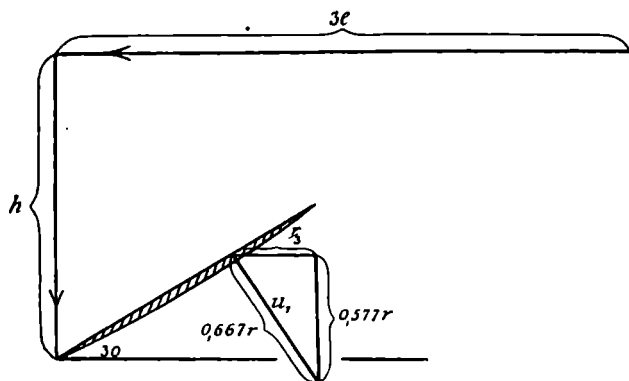


Fig. 2.

almindelig, svarende til noget over 1). De karakteristiske 3 Kræfter evalueres derved, som vist paa Fig. 2: Skruevingens Modstand reduceres til $\frac{r}{3}$, medens Trykcentrets Rotations-hastighed er vokset til $3l$, hvilket giver Arbejdet $3l \times \frac{r}{3} = lr$ ligesom før. Men er Skruebladet Fig. 2 ens med Skruebladet Fig. 1, og skal det rotere med 3 Gange større Hastighed, saa bliver Friktions- og Skademodstanden, der varierer med 2den Potens af Hastigheden, 9 Gange større; der er altsaa ikke Tale om, at Fig. 2 kan have samme Areal som Fig. 1. Man maa, som bekendt, reducere Arealet af Fig. 2 ved at spidse Vingen udefter; men naar Fremdriften skal forblive uforandret, nemlig $0,577 r$ (ved samme Hastighed af Skibet), saa bliver Normaltrykket over halvt saa stort som tidligere; det er altsaa kun den ene af de karakteristiske Kræfter, der er reduceret til $\frac{1}{3}$, og da Arealet af Fig. 2 tilmed er reduceret betydeligt, maa dets Hastighed blive c. 3 Gange større end Fig. 1's, og Sekundenergien til at drive Fig. 2 derfor ogsaa større end den til at drive Fig. 1.

Det er endvidere let at indse, at den størst mulige Økonomi opnaas, naar Drivfladen faar den mindst mulige Hastighed, fordi den levende Kraft $\frac{1}{2}mv^2$, ydet til Vandet (hvilket Professor Kroman kalder Støtteenergien) derved bliver den mindst mulige. Reaktion i et Fluidum kan ikke opnaas uden ved at betale Støtteenergi ($\frac{1}{2}mv^2$), men man ønsker at betale saa lidt som muligt. Da nu den lille hurtige Propeller Fig. 2, reagerer paa en mindre Vandmasse end Fig. 1, saa maa Vandmassens Hastighed og derved Tabet, $\frac{1}{2}mv^2$, blive størst ved Fig. 2.

*) Kraftdiagrammet burde egentlig have været tegnet nærmere ved Snittets ledende Kant (hvor l skærer Planet vinkelret paa Skruaakslen) fordi Trykcentret koncentrerer sig i c. $\frac{1}{3}$ af Vingens Bredde fra dennes ledende Kant.

Aarsagen til, at man desuagtet ikke bruger den større og c. 3 Gange langsommere Propeller, er da denne, at Maskinen derved bliver c. 3 Gange saa langsom.

Men bliver Maskinen for langsom ved at skulle dreje Propelleren 360° , saa maa man benytte en svingende Propeller eller efterlignet Fiskehale, saaledes at hvert Dobbeltslag af Dampstemplet, i Stedet for at skulle tilsvare en Drejning paa 360° , nu kun skal tilsvare et Dobbeltsving for Eksempel paa 120° . — Man kan altsaa kun opnaa at faa en langsom Propeller i Forbindelse med en forholdsvis hurtig Maskine ved at lade Propelleren svinge; tillige reagerer den svingende Propeller i hvert nyt Slag paa en mere uberørt Vandmasse end muligt ved Drivskruen, hvilket er en stor Fordel.

Dertil kommer endnu dette: Medens hver Drivskruer kræver sin særskilte Maskine, saa kan man trække saa mange Pendulpropellere, som ønskes, ved Hjælp af én Maskine; disse mindre Propellere svinger forholdsvis hurtigt, ω : deres Vinkelhastighed kan blive forholdsvis stor, medens deres Trykcenter-Hastighed forbliver langsom. Det er altsaa kun ved Brug af svingende Propellere, at man kan lade en forholdsvis hurtig Maskine trække et samlet stort og langsomt Drivareal.

H. C. Vogt.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har modtaget følgende:

Længe har der været Tale om, at den danske Handelslaades Befalingsmænds Uddannelse ikke svarede til de Fordringer, der i Almindelighed burde stilles til Indehaverne af saa ansete og ansvarsfulde Stillinger, som de Skibsfarten for Tiden byder Sømandsstanden. Spørgsmaalet er ikke nyt, det er vist første Gang bleven offentlig diskuteret paa Foranledning af en Række Foredrag, som Kaptajn Jacob Holm holdt i Foreningen til Søfartens Fremme i Vinteren 1885—86 over Emnet: »Kunne de Fordringer, som af Staten stilles for at give Adgang til at fare som Styrmand eller føre Skibe, siges at yde en betryggende Garanti for Vedkommendes Dygtighed«. Ved disse Foredrag og paafølgende Diskussion skabtes Stemning for en bedre videnskabelig Uddannelse af Navigatorer, hvilket resulterede i, at Regeringen i November 1886 nedsatte en Kommission, hvis Betænkning i det væsentlige gik ud paa, at der i Grundloven kun var Hjemmel for, at Staten forlangte Bevis for, at Sømand var tilstrækkelig uddannet som Navigatorer; men at der ved Siden af den tvungne Eksamen burde skabes Betingelser for en højere Uddannelse ved frivillige Prøver.

Disse Grundsætninger har næppe tilfredsstillet den daværende Rigsdag, som vedtog en Lov (30. Marts 1892), der forøgede Statens Fordringer ganske betydeligt. Det deraf følgende Resultat er bleven en Nødtilstand (Mangel paa Styrmand), der paa en beklagelig Maade paavirkede Skibsfarten, og at det videnskabelige Udbytte er lige saa utilfredsstillende, er bleven bekræftet gennem Henstillinger til Regeringen fra Foreningen til Søfartens Fremme og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, henholdsvis af 16. og 27. Oktober 1903.

I de nævnte Henstillinger fremhæves Nødvendigheden af en betydelig Forøgelse af Navigatorernes Kundskaber, og til de herfor anførte Argumenter kan jeg forsaavidt fuldt ud slutte mig, men maa derimod tage bestemt Afstand

fra den Anskuelse, at de nuværende Ulemper kan modarbejdes ved en Udvidelse af Statens hidtidige Eksamenfordringer; dels fordi jeg mener, at den hidtidige Lovs Hensigter kan betragtes som forfejlede, men særlig fordi det er min Overbevisning, at saadanne Fordringer ikke kan bringes i Overensstemmelse med Grundlovens § 83: »Alle Indskrænkninger i den frie og lige Adgang til Erhverv, som ikke ere begrundede i det almene Vel, skulle hæves ved Lov«.

Det er en Selvfølge, at det i Henhold til denne Paragraf er Statens Pligt at forlange Bevis for, at aktive Navigatorer har en til deres Stilling svarende saa vel teoretisk som praktisk Uddannelse; men for ikke særlig Lovkyndige er det vanskeligt at finde Lovhjemmel for alle de Byrder, som de nævnte Henstillinger og de sidste Kommissionsbetænkninger anbefaler at paalægge Sømandsstanden som tvungne Eksamenfordringer.

Om Fordelene ved en vel oplyst Navigatorstand er der antagelig kun én Mening. Derimod synes der at være forskellige Anskuelser om den Fremgangsmaade, hvorved Navigatorerne skal tilegne sig de dertil nødvendige Kundskaber. At dømme efter det der er fremkommen offentlig om Sagen, ser det ud til, at mange er enige om, at Sømands Læretid skal udnyttes saaledes, at den praktiske Uddannelse optager Tiden fra Børneskolens Ophør til henad tyve Aars Alderen, hvilket er en Fortsættelse af den nuværende, efter Resultatet at dømme, utilfredsstillende Uddannelsesmetode, som er altfor ensformig, langvarig og trættende, og derfor virker sløvende paa Ungdommens Lærelyst i Stedet for opmuntrende.

Der kan ikke forudsættes bedre Resultater ved at forøge Statens Eksamenfordringer, men derimod er der Sandsynlighed for Fremskridt ved et Systemskifte, som medfører afvekslende Uddannelse i praktisk og teoretisk Retning ved periodiske Kursus, der for de sidstnævntes Vedkommende bør fastsættes fra Konfirmationstiden til op i tyve Aars Alderen. Denne Anskuelse har jeg tidligere henledet Opmærksomheden paa, uden at der har vist sig Meningsfæller; men desuagtet maa det antages, at min Mening idelmindste deles af de Herrer, der ved store, uegennyttige, personlige og pekuniære Ofre overfor Sømandsstanden har bevist, at »a friend in need is a friend indeed« ved at bidrage til Startning af »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«, som netop er baseret paa, at teoretisk Undervisning skal foregaa afvekslende med Øvelse i det praktiske Arbejde, der hører til Faget.

Fraset den sløvende Virkning, som den lange, tvungne Skoletid udøver paa Navigatorerne, saa er den nuværende Uddannelsesmetode vistnok passende for Officerer til Sejlskibsflaaden; thi for dem er og vil den praktiske Uddannelse vedblive at være den vigtigste, for at de med Tiden kan lære at udnytte de faglige Finesser, særlig med Hensyn til Vind og Vejr, paa den mest økonomiske Maade.

Disse Betingelser har ingen særlig Interesse for Befalingsmænd til Dampskibsflaaden, de kan nærmest henregnes til de Ting, der har mindst Betydning som anbefaling til en Plads paa de store Dampere. Dette er en Kendsgerning, som næppe kan modbevise; men er dette Tilfældet, da maa det være berettiget at anføre det som Bevis paa, at der er Grund til at overveje, om Sømandenes Læreaar bliver udnyttet paa en for deres fremtidige Dampskibs-Virksomhed passende Maade.

Det er uden Tvivl paa høje Tid at henlede Opmærksomheden paa, at den Uddannelse, der fremdeles passer for Navigatorer til Sejlere, ikke svarer til de Betingelser, der ønskes eller bør forudsættes hos Dampskibsflaadens Befalingsmænd, og det er i Sagens Interesse at tage Hensyn dertil hurtigst muligt. Som Grundlag for en saadan Overvejelse har det afgjort Betydning at faa dødsdømt den antike Anskuelse om, at det er en nødvendig Betingelse, at alle Søfolk uddannes i Sejlskibe;

thi der er lige saa stor Forskel paa Virksomheden i Sejlskibe og Dampskibe, som f. Eks. paa to saa ensartede Professioner som Møbelsnedker og Tømrer eller Urtekræmmer og Apoteker. Selv om det er en Fordel for de mest begavede at lære flere Fag, saa er Arbejdets Deling en saa anerkendt Betingelse for, at den enkeltes Kræfter kan udnyttes paa den bedst mulige Maade, at det ogsaa er paa Tide at tage saadanne Hensyn overfor Sømandsstanden.

For Udførelse af Dampskibsarbejde gælder den gamle Regel: Øvelse skaber Mester; og der er ingen Tvivl om, at denne Øvelse kan opnaas i Dampere, hvis Officerer er fuldtud kompetente til at uddanne et Personale med de nødvendige Betingelser for at avancere i disse Skibe. Samtidig kan det indrømmes, at det ikke er nødvendigt i Dampere at tilbringe al den Tid med Søfart, som Loven foreskriver for at opnaa den for Befalingsmænd nødvendige praktiske Modenhed, som det er Statens Pligt at forlange af Hensyn til det almene Vel, og for at opnaa den nødvendige praktiske Færdighed i at udføre almindelig Skibsarbejde. Det er næppe nødvendigt at oplyse om, hvilke Fordele der kan tilføres Skibsfarten, om f. Eks. en fjerde Del af den foreskrevne Søfartstid anvendtes paa den teoretiske Uddannelse ved aarlige Kursus paa nogle Maaneder, hvortil Sømandene saa godt kan tjene de fleste Penge selv uden anden Ulempe, end en mindre Indtægt for Værter i Sømandsknejper.

I Forbindelse hermed kan nævnes en Sag, der efter Udviklingen at dømme vil blive af stor Betydning for Dampskibsfarten, nemlig at de praktiske, faglige Færdigheder ikke læres godt nok hverken i Damp- eller Sejlskibe; da de er af stor Betydning saa vel under kritiske Forhold som med Hensyn til Skibenes økonomiske Drift, saa vil det blive et stort Gode, om der kan gives vordende Styrmand Lejlighed til ved en Skole i Land at faa grundig Vejledning i Sejl- og Skibsmandsarbejde; men det maa absolut ske under de første Aars Søfart, før det almindelige Sjuskeri bliver for indgroet, og før Eleverne bliver saa voksne, at de ignorerer Undervisningen.

At Kundskaber er Magt saa vel for Sejl- som Dampskibspersonale kan indrømmes, men tages Hensyn til, at det er en Skibsførers fornemste Pligt at hævde Orden og Disciplin om Bord, da er det indlysende, at Førernes Overlegenhed og Handleevne bør staa i et passende Forhold til Skibsbesætningens Ensartethed og Antal; men de dertil hørende Egenskaber er for de færreste en medfødt Gave, og derfor er det absolut nødvendigt, at der under Sømandenes Opvækst bydes dem den bedst mulige Lejlighed, hvorved de kan tilegne sig de nødvendige Kundskaber paa en sund og naturlig Maade; at tvinge dem frem ved Lovparagrafer vil næppe føre til Maalet.

Ved Startning af »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd« er der efter min Overbevisning paabegyndt en hensigtsmæssig Opdragelsesmetode. Eleverne derfra vil imidlertid ikke blive i Stand til at udfylde Efterspørgslen, og da der af pekuniære Grunde næppe med det første kan skaffes lignende Skibe, saa maa der paa anden Maade raades Bod paa den herskende Nødtilstand, og forhaabentlig vil det lykkes som privat Foretagende med Statens Bistand.

P. Hedegaard.

Søfolk og Smaaskibe.

Under denne Overskrift har »Norges Sjøfartstidende« bragt nedenstaaende Artikel, som vi ikke vil nægte os den Fornøjelse at aftrykke:

I Forbindelse med Spørgsmaalet om, hvorledes vi skal faa uddannet unge Søfolk og rekrutteret vor Sømandsstand, henledes Tanken ogsaa paa Smaaskibsrederiet. Hos os er dette i de senere Aar bleven meget forsomt.

I Danmark derimod er Smaaskibsrederiet meget udviklet. Vi kender alle de nette danske Smaaskonnerter, som kommer til os med Korn og andre Varer. De nyere udmærker sig ved en smuk Form, og de er handige og velsejlende. Og enten de er gamle eller ny, udmærker de sig alle ved deres propre Vedligeholdelse. Rig og Sejl viser sig at være vel efterset, Rundholterne er skrabet og oljet, alling pænt malet og rent om Bord. Kort sagt, de er i Reglen Mønstre paa god Sømandsskik og Orden.

En god Del af den danske Sømandsstand faar sin første Uddannelse om Bord i disse Skibe, og naar man ser, hvor smukt de holdes, faar man Indtryk af, at det er en god Uddannelse, man faar der om Bord. Man faar ogsaa Indtryk af, at disse Smaaskibe maa tjene Penge. Thi gjorde de ikke det, vilde der nok ikke blive Raad til at fikse dem saa godt op.

Man faar ikke det samme gunstige Indtryk af vore egne Sejlskibe, som gaar i Hjemmefart. Hverken Rig eller Skrog plejer at udmærke sig ved nogen pæn Vedligeholdelse. Rundholterne synes sjælden at have gjort Bekendtskab med Skraber, og Malerpenslen faar nok en sparsom Anvendelse. Det er ligesom man har overgivet sig, og lader Skuden forfalde til en gammel Hulk. Saa-dant virker ikke opdragende paa unge Søfolk. De lærer nok Sømandsskab paa en Vis, men ikke god Skik og Orden som bør være en Hønnørsag for en flink Sømand.

Aarsagen ligger naturligvis i, at disse Skibe lønner sig daarligt. De er for smaa og daarlige til Langfart og ofte for store til Smaafart. Hvorfor da ikke slaa sig paa Smaaskibe af lignende Type som de danske, der tjener gode Penge? Vi har nok af Træmaterialer og kan bygge dem billigt. Skibsbygningskunsten i Træ er endnu ikke død hos os, og vilde vore Konstruktører anvende ligesaa megen Flid paa Brugsfartøjer som paa Lysfartøjer, kunde der skabes smaa Sejlskibe, som blev mindst ligesaa handige og velsejlende som de danske. Vi ser, hvilke udmærkede Resultater vor moderne Brugsbaadbygning har givet. Vi eksporterer endog Brugsbaade til vore Nabolande. Bygning af større Smaafartøjer paa 80—150 Ton under Ledelse af kyndige Konstruktører vilde være et Skridt videre i samme Retning.

Langs vor Kyst kunde vi da atter se en Del af de gamle Værftspudser i Virksomhed, Tommermænd, Sejlmagere og Rebslagere vilde faa mere Arbejde. Redere, som lagde an paa saadanne handige Smaaskibe, vilde ligesom de danske tjene flere Penge, end der tjenes paa indkøbte gamle Skuder, som er baade for store og for smaa. Men fremfor alt vilde der blive mere og bedre Materiel til Uddannelse af Søfolk, flere Pladser for Skibsførere og Styrmand, kortsagt, mere Udsigt for underordnede Søfolk til at hæve sig op i mere selvstændige Stillinger.

Det har altid været en Spore for Sømanden at have i Udsigt at kunne arbejde sig frem fra Kabyssen til Kahytten. Denne Udsigt reduceres mere og mere, hvis vi allfor ensidig slaar os paa store Skibe. For samme Kapital, som lægges i tre store Dampskibe, kan der bygges 40 Smaaskibe. Der aabnes i sidste Tilfælde Udsigt for 40 Sømand til at blive Skibsførere, i første Tilfælde kun for tre. Lad være, at Stillingen som Smaaskudskipper ikke er saa glimrende; men man er dog sin egen Mand paa eget Dæk. Og skal man for at blive Fører af et stort Dampskib indskyde et Par Snese Tusinde Kroner, som maa laanes, saa bliver den Stilling nok ikke synderlig federe, trods det at Gagen er større.

En Mand skriver til os, at han i de sidste 20 Aar har været Reder af Smaaskibe paa 70 til 100 Tons, og har gjort det godt; »det kan aldrig falde mig ind at tage Aktier i Dampskibe«, tilføjer han.

Her synes uden Tvivl at være et Omraade, hvor vor Skibsfart kunde tage mere fat.

Til Medlemmerne af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Da der i de senere Aar ofte har været Uregelmæssigheder ved Distributionen af *Dansk Søfartstidende*, vil der nu til 1. Juli blive tilsendt Postvæsnet ny, reviderede Medlemslister, hvorfor det tør haabes, at Omdelingen af Bladet herefter vil kunne foregaa med større Regelmæssighed.

For at dette imidlertid vedblivende kan være Tilfældet, anmodes Medlemmerne indtrængende om, naar der sker nogen Forandring med Fører, Reder eller Adresse, da pr. Brevkort at sende Meddelelse herom til Sekretæren for den mindre Afdeling, Translatør *L. Rasmussen*, Svendborg.

Ligeledes bedes Artikler eller Indlæg, som Afdelingens Medlemmer maatte ønske optaget i Bladet, tilsendt samme, hvorfra de da vil blive tilstillet *Dansk Søfartstidende*.

D. S. R.-F.'s Afdeling for mindre Skibe.
L. Rasmussen,
Sekretær.

Fragtmarkedet.

En udpræget Flovhed karakteriserer fremdeles alle hjemgaaende Markeder, idet Tilbudet af Tonnage langt overstiger Begæret, og i de store Markeder er det til Tider umuligt at opdrive Laster, selv om en Reder var villig til at acceptere en hvilken som helst Rate. Navnlig fra Østen og Nordamerika skorter det stærkt paa Ladning, men ogsaa La Plata er kommen godt med i den sidste Tid, hvilket har medført en Stigning i Kulfragterne ud fra England. Det er gennemgaaende umuligt for store Dampere at klare sig under de nuværende Forhold, og mange af dem vilde sikkert vise bedre Resultater, hvis de blev lagt op nogen Tid, foruden at en saadan Tilbagetrækning af Tonnage fra Markedet vilde gavne dette. De mindre Dampere har lettere ved at klare sig, selv om Raterne i Nord- og Østersøfarten gennemgaaende ikke er lønnende lige for Øjeblikket, men de behøver i hvert Fald ikke at sætte Penge til; og der er al Udsigt til, at vi gaar bedre Tider i Møde i disse Markeder. Vel er Befragterne paa nærværende Tidspunkt ikke tilbøjelige til at betale høje Rater pr. senere Lastning, men der noteres mange Fragter, og dersom Rederne blot ikke forhaster sig med at slutte, skal en Bedring nok indfinde sig.

Østen er særdeles mat med stor Knaphed paa hele Laster. Bombay er nærmest nominal paa Basis af 8/6 til to Lossenhavne. For Palmekærner fra Madras-Kysten betalles 17/6 til Marseille pr. Juli.

Sorthavet ligger flovere end nogensinde, da der næsten ingen Tilførsler kommer fra det Indre. Kun Nikolajeff har fragtet lidt paa Basis af 5/6 til Hamburg pr. Juni, men alle de andre Havne er saa godt som livløse. Fra Odessa er der for Kompletteringer sluttet helt ned til 4/ à 4/6 til udsøgt Havn. Pr. Efteraaret gøres der saa at sige intet, da alt afhænger af Høsten

hvis Resultater endnu ikke kan overses, og Befragterne viser Ulyst til at tage Tonnage op paa Spekulation.

Middelhavet viser ingen nævneværdige Forandringer. Der er bleven sluttet en Del Ertslaster til omkring sidst betalte Rater, som fremdeles kan gentages. Fra Carthage til Rotterdam er betalt 6/ pr. Juni og fra Benisaf til Middlesbro 6/1½ pr. Juli, »full terms«, medens Huelva betalte 7/ Antwerpen, 7/6 Hamburg, 8/3 U. S. (nordlig Havn) med fri Despatch. Bilbao er uforandret paa Basis af 3/4½ Cardiff, 4/ Middlesbro.

Nordamerika har næsten intet at byde paa, og Raterne er helt igennem meget lave. For Planker fra St. John noteres kun 27/6 for store Baade til udsøgt Havn, medens 30/ noteres for mindre (indtil 1,200 Sldr.). Fra Miramichi betales 40/ til to Lossehavne U. K. for en 900 Sldr. Damp. Kornlaster mangler. Fra Golfen (to Ladehavne) til U. K. eller Kontinentet er sidst betalt 8/, endvidere 9/ til Middelhavet (to Ladsehavne til tre Lossehavne). Saadanne Rater som foranstaaende er den rene Elendighed. For Tømmer sluttedes en lille Damp (550 Sldr.) Mobile/Berwick til 82/6 pr. Juli.

La Plata Markedet er faldet helt sammen. Begærel for Tonnage er ganske minimall, og Fragterne er som Følge deraf meget trykkede. Fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet er der sluttet helt ned til 8/9 og 8/6 O. C., som dog næppe kan gentages, medens der fra San Lorenzo Grænsen sluttedes til 11/9 og 11/3 og fra Bahia Blanca til 8/6. Man skulde have Vanskelighed ved at tro, at Raterne nu vilde gaa lavere.

Østersomarkedet er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer siden sidst. Fra St. Petersburg er Afskibningerne ikke af videre Betydning endnu, da Træet kun kommer meget langsomt ned fra det Indre, og Kornlaster er der ogsaa kun ganske enkelte af. Der er sidst sluttet til 20 og 19 Mark for Pulpwood fra St. Petersburg til Rotterdam, men 21 kan antagelig betinges pr. 10/31. Juli. Til Kulhavn paa Østkysten betales 22/6 pr. Favn Kortprops. For Korn pr. Juli indiceres 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam. Markedet i Riga ligger en Smule bedre, da Tonnage er knap saa presserende, men det var ogsaa kommet sørgelig langt ned. Til Østkysten kan antagelig nu aas 19/ D/B., til Antwerpen Fres. 26/27, til Rouen Fres. 27/28. I Libau og Windau er Forholdene fløve, og de tyske Havne har ogsaa kun meget lidt at byde paa. For Sveller betales 6/ Memel/Plymouth, 6/9 Dublin, og fra Danzig noteres 6/ Sharpness, 7/ Liverpool. Blandt de sidste Befragtinger fra Botten nævner vi 21/6 pr. Favn Props Frederikshavn/Hull (900), Fres. 28 D/B. B. Trångsund/Ostende (500), 28¾ D/B. B. Jacobstad/Ostende eller Antwerpen (575), 21/ D/B. 1/5 Boards Narva/Hull (525), 22/9 D/B. Råfsø/engelsk Kanalhavn (650), 20/3 D/B. og 190 Flooring Søderhamn og Hudiksvall/London (800), Fres. 30 pr. Favn Kortprops Wiborg/Calais.

Kulfragterne er paa det nærmeste uforandret i Ugens Løb. Paa Grund af Helligdage i England var der nogen Stilstand i Befragtingen de Dage, men senere fragtedes der ret livligt. Fra Østkysten er der sluttet til 3/6 à 3/9 Kronstadt, 3/4½ for et Par enkelte meget store Baade, 3/9 Forth/Riga (2,300), 1/7½ Forth/Stockholm (2,100), 4/6 Tyne/Wasa (1,200), 3/9 Forth/Swinemünde (2,200), 4/ Tyne/Malmö (2,700), 3/7½ Forth/Aarhus (1,700), 4/3 Grangemouth/Horsens (900), 3/6 Tyne/Hamburg (1,000), 4/ Bilbao (2,300), 5/10½ Savona (5,800), 6/ Hull/Aleksandria (4,000). Blandt de sidste Befragtinger fra Cardiff nævner vi 4/ à 4/3 Kronstadt, 5/9 Norrkøping, Fres. 4½ à 4¾ St. Nazaire, 7 à 7½ Marseilles, 8 Oran, 5/9 à 6/ Genua, 7/ à 7/6 Venedig eller Ancona, 5/6 à 6/ Port Said, 12/6 Colombo, 6/ Las Palmas, 11/6 à 12 nedre La Plata Havne, 12/6 Bahia Blanca.

Fra Sø og Land.

Brevik, 15. Juni. (Ritz. Bur.) En 18-aarig dansk Sømand Anders Nielsen fra Vejle faldt Søndag Aften over Bord fra Skonnerten »Gudrun« af Rønne, som henlaa ved Stathelle. Der var, da Ulykken skete, foruden den Forulykkede kun en Skibsdreng om Bord, og inden der kom Folk til Hjælp, var Anders Nielsen druknet.

Havarier og Forlis.

Curonia, Skonnert af Libau, er d. 7. ds. drevet paa Grund ved Stevns. Skibet, der laa for at laste Kalk, staar højt paa Land. Emma, Skonnert af Karlshamn, kom d. 7. ds. ved Indsejlingen til Kastrup paa Grund men kom med Assistance af Svitzers atter flot og blev indslæbt til Kastrup.

Ask, Dpsk. af Randers, der, som meldt, d. 5. ds. strandede paa Øen Worms, er d. 12. ds. bragt flot og i stærkt læk Tilstand ind til Reval.

Lille Stine, Motorkutter, er d. 12. ds. indkommet til Esbjerg med Maskinskade.

Lilly, 3/m. Skonnert af Oskarshamn, kom d. 15. ds. paa Rejse fra England til Kalundborg med en Ladning Kul paa Grund i Kalundborg Fjord ved Refsnæs. Skibet er med Assistance atter kommet flot og indbragt til Kalundborg.

Sixtus, Galease af Aalborg, er d. 14. ds. paa Rejsen fra Varberg til Hjemstedet med en Ladning Træ, kætret ud for Varberg; Besætningen er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Randers Havneudvalg har i Folge »Ritz. Bur.« hos Firmaet G. Seebeck i Bremerhaven bestilt en ny Bugser- og Isbryderdamp til en Pris af 121,200 Kr. Dampere skal kunne udvikle 450 indieerede Hestes Kraft og skal leveres den 1. Decbr. 1908.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 18. Juni.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Hull 6. ds. fra Königsberg. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 17. ds. herfra. — Algarve, Borries, ank. Newport 16. ds. fra La Rochelle. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Königsberg 8. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Brnshüttel 17. ds. for Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 16. ds. fra Lissabon. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 15. ds. fra New York. — Arno, Strubberg, ank. Riga 15. ds. herfra. — Aurora, Fischer, ank. hertil 17. ds. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad, Thorkildsen, afg. herfra 17. ds. til Riga. — Beira, Lunge, ank. St. Petersburg 14. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16. ds. fra Kristiania. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. St. Petersburg 17. ds. herfra. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15. ds. fra Königsberg. — Dagmar, Bogvad, ank. Nizza 17. ds. fra Marseille. — Douro, Mortensen, pass. Hanstholm 17. ds. hertil. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 17. ds. herfra. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 17. ds. fra London. — Garonne, Kromann, pass. Quessant 16. ds. for Havre. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 11. ds. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 16. ds. fra Kristiansand. — Hengest, Munch, afg. herfra 16. ds. til Riga. — Hjelms, Sorensen, ank. hertil 18. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 17. ds. fra Bari. — Jolantha, Simonson, ank. Antwerpen 11. ds. fra Riga. — Karin, Rübberg, afg. Swansea 16. ds. hertil. — Kasan, Hansen, ank. London 8. ds. fra Libau. — Kiev, Jorgensen, afg. herfra 16. ds. til St. Petersburg. — Kursk, Gommesen, dokker i Helsingør. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 17. ds. fra Hull. — Loire, Craignou, ank. Kotka 13. ds. fra St. Petersburg. — Louise, Kruse, ank. St. Petersburg 17. ds. fra Reval. — Louisiana, Ørsted, dokker i Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Konstantinopel 17. ds. fra Salonica. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 18. ds. herfra. — Moskov, Meldahl, ank. Riga 13. ds. herfra. — Ni-

(Fortsættes paa Side 309).

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-Fortegninger og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1325. Vrag borttaget. Fakse ØSØ. Østersøen. Vraget af den 3 Sm. ØSD. for Fakse Havn sunket i Jagt er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 8,3 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1276. Kjøbenhavn 1908).

1326. Vragmast. Møen S. Østersøen. Foreren af Dampskibet »Yulkann« har meddelt, at han den 12te Juni 1908 observerede en Vragmast, tilsynhænde fast i et Vrag, c. 4 Sm. SØØ. fra Møen Fyr.

1327. Net-Skydevejer. Karrebøksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet. Fra den 22de—26de Juni 1908 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydevejer i Karrebøksminde-Bugt. Skydningen foregår fra Skibe, som ligger omkredret tæt S. for Brudeparallellen 55° 8' N. Br., i Iretning S. efter mod Vene-Grundene. Naar der skydes, belyses Skydefeltet med elektriske Sogelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det angivne Farvand, saa længe de elektriske Sogelys er i Virksomhed.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1328. Vragmast. Falsterbo SØØ. Østersøen. I Folge Telegram fra Løds-kapitajnen i Malme er en Vragmast, der rager 2 à 3 m. over Vandet, observeret SSV. for Falsterbo, paa 55° 5' N. Br. 12° 41' Ø. Lgd.

1329. Vrag afmærket. Karlskrona Skærgaard. Sverrig. En Jagt er sunket i 13 m. Vand, 5 Kbl. Ø. for Alnø Banke. En Mast er 2 m. over Vandet. En grøn Stage med Ballon er udsat S. for Vraget, fra hvilket om Natten vises en hvid Lønterne. 56° 8' N. Br. 15° 28' 48" Ø. Lgd.

1330. Skydevejer. Sveaborg. Finske Bugt. Finland. Generalkonsulnet i Helsingfors indberetter:

*) 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 man Svarpartio vedlægges.

Kegle R. Z. H. S. Nr. 6, og 6 Stumptonder, mærket G L Nr. 1—G L Nr. 6, Nr. 1 har afkortet Kegle.

Dybben paa den V-lige Barre i Westgat er midtfarvands 6,3 m. mellem Spirittonderne Nr. 1 og 2, og Stumptonder Nr. 1 og 2. N. for Stumptonde Nr. 1 og S. for Spidstønde Nr. 1 er der mindre Vand; Ø. for Barren er der overalt dybt Vand. Man bør søge Westgat ind paa en NØ. t. Ø.-lig Kurs og over Barren med Kurs mellem NØ. t. Ø. og Ø. t. N. I Geul er der overalt i Tondelinerne over 6 m., undtagen mellem Stumptonderne Nr. 4 og 5, hvor der kun er 5,3 m.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1348. Fortøjtønde midlertidig udlagt. South Yarmonth. The Solent. Eng-land. En sort Fortøjtønde er midlertidig udlagt 3½ Kbl. N. 55° V. fra det rode Fyr paa Yarmouth Pierhoved. Naar Tønden ikke benyttes, vises et hvidt, fast Fyr fra den. 50° 42' 40" N. Br. 1° 30' 20" V. Lgd.

1350. Baaks opføres. Shingles Channel. England S.-Kyst. Til Brug ved Skydevejer opføres en Stenbanke paa Shingles N.-Ende, 8½ Kbl. S. 53° V. fra Hurst Point høje Fyr, og i N. 56° V. fra Fort Wardens Flagstang.

1351. Afmærkning forandret. Marsey. Liverpool Bay. I Liverpool Bay og Løbene til River Mersey er Afmærkningen nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 24. Kjøbenhavn 1908).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1352. Baake opføres, Tønde udlagt midlertidig. Ouarn Marc'h. Baie de Quiberon. Frankrig. Paa Ouarn Marc'h der ligger 4 Kbl. S. 69° Ø. fra Baaken paa Er Tout Brus, opføres en Baake. En sort Spidstønde er midlertidig udlagt i 10 m. Vand, c. 40 m. NØ. for Klippeus Ø.-Pynt. 47° 27' 45" N. Br. 3° 3' 25" V. Lgd.

1353. Dybde aftaget. New Sess River. Liberia. Afrika. Uden for Indløbet til New Sess River er Dybden aftaget. Der er fundet 5,0 m. 1¼ Sm. fra Kysten. Indløbet ligger paa 5° 47' N. Br. 9° 58' V. Lgd.

1354. Fyr tændt. Grand Bassam. Côte d'Ivoire. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Værftet i Grand Bassam. Synsvidden: 5 Sm. 5° 11' N. Br. 3° 43' V. Lgd.

1355. Fortøjtøning flyttet. Simon's Bay. Cape. Fortøjtøningen »Penelope Nr. 11« i Simon's Bay er flyttet 1 Kbl. N. 74° Ø. hen og ligger nu 880 m. N. 33° Ø. fra Hovedet af Admiral's Jetty. 34° 11' S. Br. 18° 26' Ø. Lgd.

1356. Foretaende Forandring af Fyr. Belle Isle S.-Ende. Newfoundland N. Omtrent den 1ste September 1908 forandres Fyrene paa Belle Isle S.-Ende saaledes:

Det høje, hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek.

Det lave, hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Linsapparat af 2den Orden. Det gamle Træfyrtårn borttages, og Fyret vises fra en hvid Lanterne med rødt Tag, der anbringes paa det gamle Fyrtårns Stentfundament. Højden bliver 7 m. Flammens Højde: 38 m.

1357. Fyrskibet »Cross Rip« midlertidig ombyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Cross Rip« Nr. 5 er midlertidig ombyttet med Reservefyrs-kib Nr. 9. Det viser samme Fyr som Nr. 5. Tuagesignall gives med Klokke eller Horn.

1358. Fyrskibet »Successnet Shoal« midlertidig ombyttet. Massachusetts. Fyrskibet »Successnet Shoal« Nr. 6 er midlertidig ombyttet med Reservefyrs-kib Nr. 9. Det viser samme Fyr som Nr. 6. Tuagesignall gives med Klokke eller Horn.

Fra 14de Juni til langt ud paa Efteraaret 1908 afholdes Skydeøvelser om Natten fra Svendborg Fæstning. Skibsførere advares derfor om at vise fornøden Forsigtighed.

1331. Fyr forhojes. Kolberg, Tyskland. I de nærmeste Maanedes forlojtes det grønne, faste Fyr paa Kolberg V.-Mole c. 4 m. Fyret er i den Tid upaalideligt. 54° 11', N. Br. 15° 33', Ø. Lgd.

1332. Sømelevæiser. Kieler Fjord. Fra 10de Juni—1ste September 1908 afholdes Sømelevæiser følgende Steder: I Wiker Bugt N.-lige Del mellem Kysten og gule Tonder med rodt Flæg, og i Bugten mellem Korügen og Jægersberg, mellem Kysten og gule Tonder med rodt Flæg. Pladsene er spærret for al Sejlsads.

1333. Fyr upaalideligt. Køkens. Fyr forandres. Holms. Lille-Bølt. I Begyndelsen af Juli 1908 istandsattes Køkens Fyr. Man maa i den Tid ikke stole paa Fyret.

II. Kattegat og Skagerrak.

1334. Fyr forandret. Fjordskær, Sverige. Fjordskær Fyr er nu forandret. Det er et Lyntfy, som hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Lyset er grønt fra N. 25° V. gennem N. til N. 14 1/2° Ø., hvidt fra N. 14 1/2° Ø. til N. 20 1/2° Ø., rodt fra N. 20 1/2° Ø. til N. 43° Ø., grønt fra S. 17° Ø. gennem S. til S. 20° V., hvidt fra S. 20° V. til S. 28° V., rodt fra S. 28° V. til S. 40° V., Flammens Højde: 10 m. Linsapparat af 3de Orden mod Søen, af 6te Orden indad mod Kungshäcksfjorden. Det vises fra et ottekanet Fyrhus paa Bølgeryden. Der er ikke Vagt ved Fyret. 57° 21' 11" N. Br. 12° 1' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 939. Kjøbenhavn 1908).

1335. Baer fundet. Kristiansfjord, Norge. I Kristiansfjord er følgende Baer fundet:

En 9, m. Baer, 2, Kbl. S. 49° V. fra Dyra Fyr. 59° 53' 27" N. Br. 10° 41' 17" Ø. Lgd. En 5, m. Baer, 1, Kbl. N. 71° Ø. fra Nordre Lange NB-Pynt. 59° 52' 29" N. Br. 10° 44' 8" Ø. Lgd. En 8, m. Baer, 1, Kbl. S. 44° V. fra Nordre Lange S.-Pynt. 59° 52' N. Br. 10° 43' Ø. Lgd. Hankokrak 3, m. Baer, i Løbet V. om Hanko, 3 Kbl. fra Gusseskjærbaen i Retning af Ramo S.-Pynt. 59° 12', N. Br. 10° 44', Ø. Lgd. Paa 6, m. Baen 3 Kbl. SØ. fra Fløgturi, V. for Hanko, er der kun 4, m. Vand. 59° 12', N. Br. 10° 45' Ø. Lgd. Paa 5, m. Baen paa Hanko V.-Side, Ø. t. S. for Halden Vurde, er der kun 0, m. Vand. 59° 12', N. Br. 10° 45', Ø. Lgd. En 3, m. Baer ligger 0, m. Kbl. fra sidstnævnte Baer i Retning af Fløgturi S.-Pynt. 59° 12', N. Br. 10° 45', Ø. Lgd. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hyvide Hav.

1336. Stormsignaler midlertidig indstillet. Amrum, Tyskland. I Juni 1908 vises Stormsignaler ikke fra Amrum Stormvarsel Station.

1337. Fyr tændt til Forsøg. Pellworm og Westerbørsand. Pellworm have Fyr og Westerbørsand Fyr er tændt til Forsøg. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1060. Kjøbenhavn 1908).

1338. Opmaalings Baaker. Linnens Plate og Tertius Mittel Plate. Eider. Paa Linnens Plate er til Brug ved Opmaalning opført en trekanet, pyramideformet Baer. 54° 12' 57" N. Br. 8° 38' 44" Ø. Lgd. Paa Tertius Mittel Plate er rejst en Slæge med Korf, paa 54° 7' 18" N. Br. 8° 40' 28" Ø. Lgd., og en Slæge med Flæg, paa 54° 7' 18" N. Br. 8° 40' 28" Ø. Lgd.

1339. Vægs Bølgemærke. Nordøripen. I Nordøripen ligger Vægst. paa S.-Siden af Parvandel, tværs ud for Tonde 6, paa 54° 8' 49" N. Br. 8° 31' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1287. Kjøbenhavn 1908).

1340. Fyr midlertidig slukket. Båsum. Båsum Fyr er midlertidig slukket. 54° 7' 42" N. Br. 9° 51' 42" Ø. Lgd.

1341. Fyrskibet »Elbe III« midlertidig ombyttet. Eiben. Fyrskibet »Elbe III« er midlertidig ombyttet med et tomstet Reserveryskib. Fyr og Signaler er uforandret.

1342. Tænding af Fyr. Krautsand. Eiben. Den 15de Juni 1908 tændtes Krautsand ny, have Fyr paa Krautsand gamle Fyrbaer. Det vises rodt To-Blink fra N. 29° V. til N. 29° V., hvidt To-Blink fra N. 29° V. gennem N. og Ø. til S. 60° Ø., lys med Fornørkelser fra S. 60° Ø. til S. 54° Ø., og hvidt Tre-Blink fra S. 54° Ø. til S. 45° Ø. To-Blinkene gives hver 8 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek.; Tre-Blinkene hver 8 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3 Sek.; lys med Fornørkelser hver 2 Sek., lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 18 m. Snyvidden: 12, Sm. Lysevnen: 16 Sm. for hvidt, 12, Sm. for rodt lys. Hvidt, ottekanet, 21 m. højt Taarn ved Bødsesshus med sort Tag, 985 m. S. 57° Ø. fra det høje Fyr. Holdt overet i N. 57° V. leder det mellem Brokfort og Pagensund Ledelynhier. Linnen N. 23° V. gaar midt i Færvandet mellem Mittelgrund og Kysten uden for Sandloel. S. 60° Ø. gaar vel fri S. om Tonde 2/3, S. 54° Ø. gaar over Spirtønderne B og C, og S. 45° Ø. over Spirtønde G ovenfor Fyrskibet »Krautsand«. 53° 45' 21" N. Br. 9° 23' 26" Ø. Lgd. Det lille, hvide, faste Fyr i samme Fyrbaer bliver uforandret.

Santidig slukkes det midlertidige, hvide Fælelyr paa Krautsand Kyst, og Pælon borttages. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 235 og 346. Kjøbenhavn 1908).

1343. Atmærkning forandret. Blauwe Stenk. Holland. I Blauwe Stenk er følgende Kurvdringer i Afmærkningen foretaget: Stumpønde Nr. 6 er flyttet til 53° 13' 52" N. Br. 5° 14' 27" Ø. Lgd., Stumpønde Nr. 7 til 53° 18' 56" N. Br. 5° 15' 8" Ø. Lgd., Stumpønde Nr. 11 til 53° 12' 46" N. Br. 5° 19' 14" Ø. Lgd., og R Z H S Kugletønde Nr. 6 med Kegle til 53° 13' 45" N. Br. 16' 9" Ø. Lgd.

Den røde Lystønde Nr. 8 a og Stumpønde Nr. 10 a er inddraget. En sort Lystønde Nr. 10 a, der viser hvidt lys med En-Fornørkelser hver 10 Sek., lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er udlagt paa 53° 13' 4" N. Br. 5° 17' 56" Ø. Lgd.

Den sorte Væger Nr. 1 med alkorlet Kegel og den røde Væger Nr. 1 med Ballon i Zuidreep er flyttet til henholdsvis 53° 13' 42" N. Br. 5° 15' 10" Ø. Lgd. og 53° 13' 40" N. Br. 5° 15' 38" Ø. Lgd.

1344. Tønde udlagt. Urk. Zuidreep. En Spidsønde Nr. 1 a er udlagt SØ. for Urk, paa 52° 39' 26" N. Br. 5° 37' 24" Ø. Lgd. Om Vinteren omhyttes den med en rød Væger med 2 Balloner.

1345. Løb almærket. Sloot—Amsteldiep. Afmærkning inddraget. Ulkediep. Zuidreep. Mellem Sloot og Amsteldiep har der dannet sig et nyt Løb med 2, m. Vand. Løbet er almærket. I Ulkediep er der nu kun 1, m. Vand, hvorfor Almærkningen er inddraget, udtagen de to sorte Vægere Nr. 1 og 2 med alkorlet Kegel ved Nicwessins.

1346. Skydeøvelser. Helder. Den 19de og 20de Juni 1908 afholdes Skydeøvelser fra Fort Erffpans. Der skydes mellem NN. V. i indtil 8000 m. Afstand fra Fortet. Naar der skydes, højes rodt Flag samt et rodt og sort Flag paa Fortet. Det sidstnævnte Flag angiver, at der skydes mod NV.

1347. Lystønder atter udlagt. Beningen. Hartingvliet. I Beningen er den nu sorte Lystønde Nr. 1 og den røde Lystønde Nr. 2 atter udlagt, og de midlertidig udlagte Tønder inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1065. Kjøbenhavn 1908).

1348. Skydeøvelser. Midlertidig Afmærkning. Dybde. Westgat og Geul. Zoegat van Zierikzee. Til Brug ved Skydeøvelser er paa Plaak Noordland rejst Skiver og følgende Tønder midlertidig udlagt: I Westgat 5 Spidsønder, mærket Wt Nr. 1—Wt Nr. 5, og 5 Stumpønder, mærket Wt Nr. 1—Wt Nr. 5. I Geul 5 Spidsønder mærket G L Nr. 1—G L Nr. 5, Nr. 1 har Kurv, en Kugletønde med

1359. Tønde udlagt. **Wasque Shoal.** **Marthas Vineyard.** **Massachusetts.** En rød Spirtoende Nr. 2 er i 6. m. Vand udlagt ved NV-Enden af Wasque Shoal, 1 1/2 Sm. SV. for Nortons Point.

1360. Vrag borttaget. **East River.** **New York.** Kullægtøren, der var sunket ud for Butleriet i East River, er borttaget og Afmærkningens inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1916. Kjøbenhavn 1908).

1361. Vrag borttaget. **New York Lower Bay.** Kullægtøren, der var sunket i New York Lower Bay, fra West Bank Fyr i S. 47° 0' Ø., er borttaget og Afmærkningens inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 709. Kjøbenhavn 1908).

1362. Sømineveelser. **Hampton Roads.** **Virginia.** I Nærheden af Fort Monroe er en Sømineveelsesplads afmærket med 8 rød og hvid vandret stribe Tønder, saaledes:

Tønde Nr. 1 i 4. m. Vand, fra Hampton Creek Baake i S. 57 1/2° V., og fra Old Point Comfort Fyr i S. 65 3/4° V. — Tønde Nr. 2 i 3. m. Vand, fra Old Point Comfort Fyr i S. 71 1/2° V., og fra Hampton Creek Baake i S. 21 1/2° Ø. — Tønde Nr. 3 i 26. m. Vand, fra Old Point Comfort Fyr i S. 51 3/4° V., og fra Fort Wool Flagstang i S. 85 3/4° V. — Tønde Nr. 4 i 28. m. Vand, fra Old Point Comfort Fyr i S. 51 1/2° V., og fra Fort Wool Flagstang i N. 80 3/4° V. — Tønde Nr. 5 i 4. m. Vand, fra Thimble Shoals Fyr i S. 88 1/3° V., og fra Fort Wool Flagstang i N. 16 3/4° Ø. — Tønde Nr. 6 i 5. m. Vand, fra Thimble Shoal Fyr i N. 89° V., og fra Fort Wool Flagstang i N. 30 3/4° Ø. — Tønde Nr. 7 i 14 m. Vand, fra Thimble Shoal Fyr i S. 77° V., og fra Fort Wool Flagstang i N. 27 1/2° Ø. — Tønde Nr. 8 i 15. m. Vand, fra Thimble Shoal Fyr i S. 77° V., og fra Fort Wool Flagstang i N. 42° Ø.

1363. Surket Vrag. **Fyrskibet »Frying Pan Shoals«.** **North Carolina.** Dampøren »George Weems« ligger sunket 7 Sm. N. 58 1/4° V. fra Fyrskibet »Frying Pan Shoals«, 33° 32' N. Br. 77° 43' V. Lgd.

1364. Grund fundet. **Hetzel Shoal N.** **Cape Canaveral.** **Florida.** Dampøren »Buforth« har stød paa en 5. m. Grund, 14 Sm. N. 32 1/2° Ø. fra Canaveral Fyr. Medens Skibet stod paa Grund, havde Hetzel Shoal Fløjtoende i S. 18° Ø. 28° 39' 23" N. Br. 80° 23' 50" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1365. Fyrskibet »Heald Bank« midlertidig inddraget. **Galveston.** **Texas.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Heald Bank« Nr. 81 er midlertidig inddraget, og en vandret stribet Lysoende, der hver 20 Sek. viser hvidt Lys i 10 Sek., Mørke 10 Sek., udlagt paa Stationen. 29° 6' 5" N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd.

1366. Oplysninger. **Port Royal og Kingston.** **Jamaica.** I Port Royal Harbør er Fortøjningerne Nr. 2, 4 og 5, de to Set Tønder ud for Torpedo Beddingerne og den rød og hvid lodret stribe Spidstønde 1/2 Kbl. N. for Gun Cay sunket eller forsvundet. En Skonnert ligger sunket 520 m. S. 76° V. fra Uret paa Værftet. Baaken ved Torpedo Beddingerne er forsvundet. I Kingston Harbour er Postdampernes røde Fortøjning forsvundet.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1367. Oplysning om Grunde. **Abreajo Shoal og Barrientos Rock.** **Corcovado og Ancud Golf.** **Chili.** Abreajo Shoal er en lille Grund, der ligger i Sm. N. 10°

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Juni 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		79 3/4	81
Danmark		—	—
Norden		74 3/4	76 1/2
Kjøbenhavn		46	46 1/2
Carl		69	71
Dannebrog		69 1/4	71
Skjold		48	53
Urania		—	—
Union		48 1/2	50
Dampsk. af 1896		68 3/4	71
Hejmdal		—	—
Østasiatiske		114 1/2	114 3/4
Østersøen		60	—
Nordsøen		—	—
Gorm		70	80
Torm		51	75
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	10	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	39 1/2	40	40 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
5 % Norden		—	—
4 1/2 % Østasiask. Komp.		99	99 1/2
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats		94 1/4	94 3/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.	83 1/2	83 1/2	83 3/4
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.		87	89
4 % — — — 2. Serie		92 1/2	93 1/2
4 % — — — 1.		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.	6	86 1/2	88 1/2
4 % — — —	7	91 1/4	92
3 1/2 % Landkreditk.	3	—	93
4 % Østift. Kreditf.	9	—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151 3/4	— 1/4	151
Privatbank	100 1/2	101	101 1/4
Landmandsbank	123 1/4	— 1/2	123 1/4
Handelsbank	126	—	125 3/4
Grundejerbank	31	—	30 3/4
Burm. & Wain	70	—	69 3/4
Helsingørs Jærnsk.	107	—	106 1/4
Sukkerfabr.	222	219	220
Bryggeri Aktier	—	—	143 1/2

Vekselkurs d. 16. Juni 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.19	18.16
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.45	—
Wien	—	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Juni 1908.

Russiske Noter	214.00
4 % Russiske Consols	83.90
3 10/100 — Boden Kredit	76.40
5 % Mexikanske 1899	101.10
5 % Rumænske Stats	101.20
4 % — — 1890	93.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 10,000, „Carl“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Union“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 16,000, „Østas. Komp.“ 60,000, „Nordsøen“ 2,000, „Norden“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

V. fra Point Anchemo, eller $\frac{1}{2}$ Sm. S-liggere end angivet i Kortet. $43^{\circ} 0' 30''$ S. Br. $72^{\circ} 49' 30''$ V. Lgd.
Barrientos Rock falder $0,2$ m. før. Den ligger $1\frac{1}{4}$ Sm. N. 24° V. fra Chinlin Island N.-Punt, eller $1\frac{1}{2}$ Sm. S-liggere end angivet i Kortet. $42^{\circ} 34' 30''$ S. Br. $73^{\circ} 0' 45''$ V. Lgd.

52

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1368. Fortøjende udlagt, Gibraltar Harbour. Gibraltar. I Gibraltar Harbour er udlagt en Fortøjende Nr. 14 i 9,1 m. Vand, 567 m. S. 65° Ø. fra Fyret paa N.-Enden af den landløse Mole, og i N. 24° Ø. fra Fyret paa S.-Enden af samme Mole. $36^{\circ} 8' N.$ Br. $3^{\circ} 22' V.$ Lgd.

1369. Vrag borttaget, Algheira, Sardinien V.-Kyst. Vraget af Damperen »Holenzollern«, der laa 3 Kbl. N. 60° V. fra Algheira Fyr, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1098. Kjøbenhavn 1908).

1370. Fyr tændt, Floden Evenos Munding, Golfe de Corinthe, Grækenland. Tæt ved Floden Evenos Munding paa Etolians Kyst er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: $8,2$ m. Synsvidd. 7 m. Fyrpæl ved Bedøelsesh. $38^{\circ} 17' N.$ Br. $21^{\circ} 31' Ø.$ Lgd.

1371. Belysning forandret, Patras. Ved det SV-lige Indløb til Patras Havn er paa den vinkelrette St. André Mole, 30 m. fra Yderenden, tændt to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde for det øverste Fyr: 10 m. Synsvidd. 6 Sm. Det røde, faste Fyr paa SV-Molens Hoved er ombyttet med to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde for det øverste Fyr: 10 m. Synsvidd. 7 Sm.

1372. Oplysning om Fyr, Skyros. Fyret paa Skyros viser midlertidig hvidt Blink med 15 Sek. mellem Blinkene, dog vurer hver $8de$ Mørke mellem Blinkene 30 Sek.

1373. Forestaaende Tænding af Fyr, Zongulak, Sortehav, Tyrkiet. Paa Pynten Zongulak Bournon skal tændes et hvidt Lyntår, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 53 m. Synsvidd. 20 Sm. Hvidt Fyrtaarn, der staar c. 3 Kbl. N. for Yderenden af Molen ved Zongulak Havn. $41^{\circ} 28' 48'' N.$ Br. $31^{\circ} 48' 37'' Ø.$ Lgd.

1374. Uddybning, Poti, Rusland. Ved Poti Havn uddybes mellem N.-Molen og Bolgebrydere og i Havneassinet, hvorfor Besøjligen, især om Natten, skal ske med den største Forsigtighed.

1375. Forlængelse af Mole, Tonder, Alexandria Inner Harbour, Egypten. Over Forlængelsen af Mole »Quay E« i Alexandria Inner Harbour er udlagt: North Grønne Spidstønde, NW, Grønne Spidstønde, South Grønne Tønde og SE, Grønne Tønde. De ligger fra Fyret paa Coal Mole henholdsvis i N. 76° Ø, 704 m., i N. 82° Ø, 570 m., i S. 86° Ø, 649 m., og i N. 86° Ø, 768 m. Coal Mole Fyr: $31^{\circ} 11' N.$ Br. $29^{\circ} 52' 2'' Ø.$ Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

1376. Fyr forandret, Manora Breakwater, Karachi, Forindien V.-Kyst. Det grønne, faste Fyr paa Manora Bolgebrøder er ombyttet med et hvidt Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 16 m. Synsvidd. 10 Sm. $24^{\circ} 47' N.$ Br. $65^{\circ} 39' Ø.$ Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

1377. Lystønde udlægges, Indramajoe, Java N.-Kyst. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., skal udlægges i $9,4$ m. Vand paa Indramajoe V.-Red. $6^{\circ} 14' S.$ Br. $106^{\circ} 13' Ø.$ Lgd.

53

1378. Oplysning om Rev, Tanah Bala V., Batoe Eilanden, Sumatra V.-Kyst. Paa det Sted V. for Tanah Bala, hvor der i 1895 er blevet rapporteret Bredning, paa $0^{\circ} 19' S.$ Br. $98^{\circ} 13' Ø.$ Lgd., er fundet 90 m. Vand. Et lille Koraller med $1,4$ m. Vand er fundet paa $0^{\circ} 19' S.$ Br. $98^{\circ} 15' Ø.$ Lgd.

1379. Lystønde forandret, Langkatrivier, Sumatra Ø.-Kyst. Den røde og sort vandret stribe Lystønde i Løbet uden for Mundingen af Langkatrivier er malet hvid. $4^{\circ} 4' N.$ Br. $98^{\circ} 29' Ø.$ Lgd.

1380. Bestemmelser for Underandsbaade, Saigon, Fransk Indo China. Enhver Underandsbaad ledages af et Dampfartøj, der forud fører et halvt rødt og gult, vandret stribet Flag, agter og en rød Ballon. Naar Bøvsler altholdes, hejses samme Flag paa Semaloren paa Cap Saint Jacques. Dampfartøjet holder sig c. 50 m. agten for Underandsbaaden. Naar Øvelser afholdes ved Raed Due, hejses samme Flag paa Skibene »Véttran« og »Alouette«. Skibe skal holde vel klar af og agten om det ledsagende Dampfartøj og nøje passe paa dets Signal; i snævert Farynd styrer det med et Flag paa den Side, hvor det skal passeres.

1381. Fyr forandret, Collinson Beach Barriere, Canton River, China. Det røde, faste Fyr paa S.-Enden af den N-lige Del af Collinson Beach Barriere er ombyttet med et rødt Fyr med To-Formørkelser. Flammens Højde: $5,2$ m. Linsapparat af 6te Orden. Hvidt, firkanteret, 6 m. højt Skur, hvorpaa en Klokke. Taegesignal gives med Et-Slæg paa Klokkeren hver 6 Sek. $23^{\circ} 4' 40'' N.$ Br. $113^{\circ} 27' 40'' Ø.$ Lgd.

1382. Taegesignal oprettet, South West Horn, Rugged Islands. Ved South West Horn Fyr er oprettet et Taegesignal. Naar et Skib medes eller vides at være i Nærheden, aftrykkes hver 12 Minutter to Kanonskud med 3 Minutter mellem Skuddene. $30^{\circ} 35' N.$ Br. $121^{\circ} 58' Ø.$ Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 315. Kjøbenhavn 1908).

1383. Lystønde udlagt, Chemunpo Ankerplads, Korea V.-Kyst. En sort, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 12 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 4 Sek., er i 5 m. Vand udlagt ud for SV-Enden af An Kol Shoal, $9,1$ Kbl. S. 20° V. fra So Wolmi Fyr. $37^{\circ} 27' N.$ Br. $126^{\circ} 36' Ø.$ Lgd.

1384. Baake opført, Mokhu Harbour, Korea V.-Kyst. I Mokhu Harbour er paa en Klippe, som falder 2 m. før, ud for Sankaku To, opført en hvid Baake med Trekant. $34^{\circ} 46' 36'' N.$ Br. $126^{\circ} 23' 28'' Ø.$ Lgd.

1385. Mole bygges, Pusan, Korea S.-Kyst. I Pusan Harbour bygges en Mole, hvis Yderende ligger $2,1$ Kbl. N. 41° Ø. fra Fyret paa Pierhovdet; herfra gaar den i N. 58° V. til Kysten. Yderenden er afmærket med et hvidt Flag med et rødt I. Fyret paa Pierhovdet: $35^{\circ} 6' 5'' N.$ Br. $129^{\circ} 2' 22'' Ø.$ Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tilgæng.

Korts eller Bogs Nr. Italien: PIANO DI TRIESTE — NAPOLI — VENEZIA — BARI — SAVONA — ANCONA — LIVORNO — PIRO — SALERNO — LA VALLETTA — TRIPOLI.

N 310 Japan: Plans on the North Part of Korea East Coast: — Hagnum and Yan To anchorages; Ion road. Pris: $0,35$ v.
N 318 Plans on the North Part of Korea East Coast: — Sonjin-Do and Immyon Sea; Chaho bay; Shihchan Bay. Pris $0,35$ v.
R 61 Yokohama to Uraga.
† 305 Bays and anchorages on the North Part of Korea East Coast.
† 61 Yokohama to Uraga.
† i 332 Plans: Sonjin; Saikin anchorages; Anchorage on the western side of cape Kihchu, ved de ny Kort 310 og 318.

colai II, Kaacs, ank. Tunis 17. ds. fra Havre. — Nordjylland, afg. London 17. ds. til Grimsby. — O. B. Suhr, Friseuette, ank. Dunkerque 17. ds. for Riga. — Omsk, Nolleman, pass. Brunsbüttel 16. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 11. ds. til Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Libau 12. ds. herfra. — Pregel, Olsen, ank. Leith 17. ds. fra Aberdeen. — Rogaland, Wiase, afg. Stettin 14. ds. til Manchester. — Saga, Nielsen, afg. Rouen 16. ds. til Lissabon. — Saxo, Larsen, ank. hertil 18. ds. fra Gelle. — Seine, Dumpt, ank. Bordeaux 15. ds. herfra. — Texas, Lissner, afg. Baltimore 17. ds. hertil. — Tiber, Beck, pass. Gibraltar 17. ds. for Genua. — Tyr, Thauing, ank. Windau 18. ds. herfra. — United States, Wulff, afg. herfra 18. ds. til Kristiania. — Valdemar, Johnson, ank. Riga 14. ds. herfra. — Vendsyssel, Soeberg, ank. Riga 16. ds. herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 6. ds. til St. John. — Generalkonsul Pullisen, Christensen, ank. Manchester 13. ds. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Mühlgarten 18. Maj. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 6. ds. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Glasgow 12. ds. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 9. ds. — Pawel Andrejef, Tannebeck, ank. Newcastle 15. ds. — Wladimir Sawin, Carstenson, ank. St. Petersburg 13. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Kjøbenhavn 14. ds. til St. Petersburg. — Johan Siom, Nielsen, afg. St. Petersburg 11. ds. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 13. ds. til Ghent.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Archangel 9. ds. — I. N. Madsig, Hahn, ank. Burntisland 17. ds. — Helge, Olsen, ank. Bremen 4. ds. — Rolf, Olsen, ank. Kronstadt 13. ds. — Niels R. Piusen, Matthiesen, ank. Newcastle 14. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Blyth 13. ds. til Helsingør. — Nancy, Th. Nielsen, passeret Quessant 15. ds. til Rotterdam. — Nautik, N. Nielsen, ank. Riga 7. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Hull 16. ds. — Nexos, Basse, ank. Sevilla 13. ds. — Ellen, Haussen, afg. Harlepool 13. ds. til Huelva. — Gerda, Iversen, ank. Antwerpen 10. ds. — Hebo, Gregersen, ank. Råfsö 13. ds. — Inger, Larsen, afg. Uleåborg 13. ds. til Preston. — Johanne, Thøgersen, ank. Königsberg 15. ds. — Cito, Jeppsen, ank. Abo 15. ds. — Napoli, Brinch, afg. Kristiania 15. ds. til Leith. — Bodil, Uldall, afg. Stolpenmünde 12. ds. til Uleåborg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Middlesbro 15. ds. — Norma, K. M. Nielsen, ank. Råfsö 16. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Lorient 15. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Aarhus 15. ds. til Repola. — London, Bom, ank. Jacobstad 13. ds. — Paris, Tholander, ank. Velzen 15. ds. — Bryssel, Brink, ank. Burntisland 15. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Neufahrwasser 12. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Howdou 14. ds. — Roma, v. Thun, ank. Swinemünde 16. ds.

Det asiatiske Kompagni. Cathay, Thomsen, ank. Antwerpen 15. ds. — Bintaug, Gabe, ank. Middlesbro 15. ds. — Samui, de Fine Licht, er afg. fra Suez til Singapore. — Siam, Cortsen, ank. Yokohama 15. ds. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok T 30. Maj. — Indieu, Berg, afg. Colombo 1. ds. til Suez. — Tranquebar, van Deurs, ank. Le Havre 15. ds. — Cambodia, Knudsen, afg. Tjilatjap 14. ds. til Suez. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Malmo 13. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 15. ds. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 5. ds. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. Barbados 16. ds. til St. Thomas.

Era. Emanuel, Hansen, ank. Kalundborg 14. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Ghent 10. ds. — Helene, Sorensen, afg. Ghent 14. ds. — Agnete, Petersen, ank. Blyth 14. ds. — Hermia, Hansen, ank. Burntisland 15. ds. — Alice, Schultz, afg. Riga 11. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Karlskrona 16. ds. — Fulton, Jørgensen, ank. Windau 12. ds. — Newton, Andersen, ank. Libau 16. ds. — Edison, Sorensen, ank. Libau 4. ds. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16. ds.

Frø. Austa, Bagger, ank. Ghent 10. ds. — Vera, Thing, afg. Windau 10. ds. til London. — Freja, Nielsen, ank. Grimsby 17. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. Stolpenmünde 16. ds.

Ocean. Norman, Rosbuk, ank. Methil 16. ds. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 16. ds. til Boness.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Tripoli 15. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Huelva 16. ds. — Ove Gjedde, Jans, afg. Reden 16. ds. til Kronstadt.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, afg. Leith 17. ds. til Kjøbenhavn.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Blyth 16. ds. til Kjøbenhavn. — Brattingsborg, Suenson, ank. Aalborg 12. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. Raumo 11. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. Danzig 17. ds. — Frederiksberg, Larsen, afg. Rouen 15. ds. til Sunderland. — Jømsborg, Mathiesen,

afg. Kjøbenhavn 18. ds. til Jacobstad. — Kronborg, Jensen, ank. Stettin 16. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Riga 13. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Turmo 11. ds. til Calais. — Stegelberg, Albertsen, afg. Huelva 13. ds. til Königsberg. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Søborg, Hansen, ank. Ripola 14. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Cardiff 9. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampborg, Palm, ank. Rotterdam 7. ds. — Marselisborg, Rohde, ank. Rouen 12. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Huelva 8. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Swinemünde 17. ds. til Narva. — Tuborg, Agerlin, ank. Santander 16. ds. — Ulfborg, Møllerup, ank. Rouen 13. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 15. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. St. Petersburg 10. ds. — Dansborg, Kühl, afg. Manchester 11. ds. til Ellsmere. — Jægersborg, Larsen, afg. Ripola 12. ds. til Calais. — Kalundborg, Nielsen, afg. Jacobstad 13. ds. til Cardiff. — Taarnborg, Matzen, ank. Lübeck 15. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Methil 14. ds. til Libau.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rouen 15. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Blyth 14. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Ghent 16. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Burntisland 16. ds. til Oxelösund.

Russia. Generalkonsul Elissojeff, Møller, ank. Tyno 8. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brunth, ank. Stettin 25. Maj. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Algier 16. ds. til Stettin. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Rouen 16. ds. til Grangemouth. — Urania, Clausen, afg. Windau 12. ds. til Rotterdam. — Nordland, Petersen, ank. Swinemünde 13. ds. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Antwerpen 15. ds. — England, Andersen, afg. Lissabon 12. ds. til Saffi. — Holland, Poulsen, ank. Kjøge 14. ds. — Rusland, Madsen, afg. London 16. ds. til Boston. — Lady Furness, Clausen, afg. Methil 16. ds. til Hamburg. — Svend, Schmidt, pass. Skagen 16. ds. — Annette Furness, Larsen, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Løvisa. — Dronning Olga, Petersen, ank. Zaandam 13. ds. — Europa, Hansen, ank. Cardiff 11. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Onega 12. ds. til Grimsby. — Belgien, Nielsen, er afg. fra Blyth til Gelle. — Frankrig, Friis, afg. Methil 13. ds. til Swinemünde.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Neufahrwasser 16. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Nyhamn 16. ds. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 15. ds. — Elna, Rathje, ank. Archangel 10. ds. — Therese, Pedersen, afg. Tyno 16. ds. — Simone, Møller, ank. Pillau 17. ds. — Jeanne, Løfler, ank. Phillippeville 14. ds. — Vera, Riso, ank. Haparanda 10. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Soderhamn 16. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Ghent 17. ds. — Ingrid, Winther, pass. Helsingør 13. ds. paa Rejse til Rotterdam. — Karen, Eriksen, afg. Zaandam 16. ds. til Methil.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Kanaalen 13. ds. paa Rejse til Kemi. — Alexy, Lorentzen, ank. Rotterdam 14. ds. — Dagny, Sorensen, ank. Bilbao 8. ds. — Mary, Clausen, afg. Raumo 17. ds. til Brahestad.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rouen 16. ds. — Russia, Poulsen, ank. Rotterdam 17. ds. — Carl Heckscher, Starck, ank. Burntisland 15. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Erichsen, afg. Dunkerque 16. ds. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 17. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 17. ds. — Livonia, Skov, afg. St. Petersburg 11. ds.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Filadelfia 31. Maj. — Patria, Dam-Larsen, ank. Bona 12. ds. — Gratia, Sorensen, afg. Dordrecht 8. ds. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 6. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Geestemünde 17. ds. — Gallia, Nielsen, afg. Dunkerque 17. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Tyno 15. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. St. Petersburg 13. ds.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Svendborg 15. ds. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 13. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Archangel 10. ds. — Estonia, Winckler, afg. St. Petersburg 12. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Nyland 16. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Horsens 15. ds. — Secalia, Jensen, afg. Oran 10. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Rotterdam 15. ds. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 10. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Genua 16. ds.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Blyth 17. ds. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swinemünde 15. ds. — Haus Tavsens, Klaaborg, pass. Kjøbenhavn 15. ds. uordg. —

Peter Willemoes, Albertsen, pass. Kjøbenhavn 16. ds. nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Blyth 17. ds. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Caen 15. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Bordeaux 19. ds. — T. M. Werner, Carlsen, ank. Terneuzen 18. ds.

Sejlskibe.

Fano. Nordby. Mærder, Morck, er 1. ds. prajet paa 40^o N. Br. 57^o V. Lgd. paa Rejse fra Vela de Cora til Hamburg. — Anne Louise, Andersen, afg. Svendborg 12. ds. til Hamburg.

Fano. Sonderho. Elisabetha, Fisher, afg. Rio Grande 15. ds. til Falmouth f. O. — Killeua, Hansen, ank. London 16. ds. fra Cuba (33 Dages Rejse).

Ronne. Coureer, Jacobsen, er ank. til Stolpenünde. — Argus, Holm, er ank. til Mariager. — Proven, Nielsen, er ank. til Karlskrona. — Sigurd, er ank. til Kalmar.

Svendborg. Newsky, Nielsen, ank. Paimpool 7. ds. — Martin, Wilde, ank. Løye 6. ds. — Zampa, Petersen, ank. Ingverness 6. ds. — Jens, Erichsen, ank. Ipswich 8. ds. — Psycke, Nielsen, ank. Vasa 8. ds. — Severine, Hansen, ank. Mariager 6. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Svaneke 4. ds. — Hans Emil, Jensen, ank. Cadix 6. ds. — Confidence, Mauritzen, ank. Newcastle 6. ds. — Iris, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 6. ds. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Fowoy 6. ds. — Valdemar, Andreassen, ank. Norrköping 6. ds. — Mine, Nielsen, ank. Reykjavik 6. ds. — Brodrene, Jørgensen, ank. Odense 9. ds. — Pampa, Jensen, ank. Hamburg 10. ds. — Roska, Olsen, ank. Dysart 10. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. Courseulles 7. ds. — Solon, Ruseh, ank. Umeå 9. ds. — Niels, Nielsen, ank. Stralsund 12. ds. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Sundsvall 12. ds. — Ignatz Breun, Lund, ank. Abo 12. ds. — Embla, Mikkelsen, ank. Drammen 11. ds. — Erik, Rasmussen, ank. Charlestown 12. ds. — Kamma, Fisker, ank. Archaugel 12. ds. — Clytia, Nielsen, ank. Børgense 12. ds. — Primula, Carlsen, ank. Sundsvall 13. ds. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Vasa 13. ds. — Norden, Andreassen, ank. Nederkalix 12. ds. — Cathrine, Hansen, ank. Pool 13. ds. — Iver Hvidtfeldt, Henriksen, ank. St. Petersburg 13. ds. — Marie, Andersen, ank. Holbæk 13. ds. — Martin, Wilde, ank. Königsberg 13. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Nyborg 13. ds. — Flora, Sørensen, ank. Valcom 14. ds. — Ellen, Andersen, ank. Hernesund 13. ds. — Guldborg, Jørgensen, ank. Langeund 15. ds. — Kasper, Jørgensen, ank. Stege 14. ds. — Asta, Bom, ank. Dysart 14. ds. — Fanny, Hansen, ank. Luleå 13. ds. — Althea, Skovgaard, ank. Valcom 14. ds.

Æro. Heimdal, Eriksen, ank. Rotterdam 14. ds. — Hermod, Dreimann, ank. Göteborg 15. ds. — Herkules, Bager, ank. Vejle 13. ds. — Kathinka, Ohlsen, ank. Gefle 14. ds. — Spurven, Petersen, ank. Ronne 14. ds. — Solon, Rasmussen, ank. Swinemünde 15. ds. — Marie, Weber, ank. Odense 15. ds. — Theodor, Andersen, ank. Sonderborg 14. ds. — Gloria, Fabricius, ank. Aarhus 14. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Arendal 14. ds. — Skandia, Fabricius, ank. Swansea 14. ds. — Hekla, Hermansen, ank. Reykjavik 13. ds. — Niels, Caspersen, ank. Kjøbenhavn 14. ds. — Hans, Knudsen, ank. Falmouth f. O. 14. ds. — Karen, Boye, ank. Holbæk 15. ds. — Amalia, Andersen, ank. Leith 15. ds. — Gerda, Jensen, afg. Kjøbenhavn 13. ds. til Karlshamn. — Marie, Christensen, ank. Kjøbenhavn 15. ds. — Elise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 14. ds. — Caroline, Christensen, ank. Wiborg 15. ds. — Mathilde, Hansen, ank. Charlestown 14. ds. — Marie, Østermann, ank. Kiel 14. ds. — Ingolf, Nyman, ank. Middlesbrough 15. ds. — Amor, Hansen, er ank. Aarhus 14. ds. — Bonavista, Christensen, ank. Falmouth 15. ds. f. O. — Signe, Hansen, ank. Larvik 16. ds. — Apollo, Albertsen, ank. Modsnødsund 16. ds. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 17. ds. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Abo 17. ds. — Johanne, Stegmann, ank. Swinemünde 17. ds. — Johanne, Hansen, passerede Kjøbenhavn 15. ds. paa Rejse til Toule. — Altha, Albertsen, ank. Ymuiden 17. ds.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 19. Juni 1908. — Skoleskibet „Viking“. — Det norske Forslag til Beskatning af fremmed Bjerpningsvirksomhed. — Sø- og Handelsretsdomme. — Forholdet mellem Principet „roterende Drivskrue“ og „oscillerende Aare“. — Navigationsvæsnets Ordning. — Søfolk og Smaaskibe. — Til Medlemmerne af Dansk Sejlskibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Koh og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Internationalt

Dampskibs- og Bjerpnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder
af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.

Riveralder 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.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Pettelinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 23. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvvm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerop
Redningskrans og
Redningsbæltet.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Als Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

Telegr.-Adr.: »Yard«. Telf. Nr. 63.



Leo Ledermanns
Redningskrans „Panzer“
Inddelt i 6 lufttætte Rum,
stor Bæreevne, meget lettere og
holdbarere end Korkkransen.

BERG & LARSEN.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telegr.-Adr.:
Berglarsen.
Telefon H 120.

Remington er Verdens mest benyttede Skrivemaskine

fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbittelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Geb. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 9—3

Berg & Larsen

forhen Martin Nisaa
Skibsproviantering
Lager af Manilla og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasmærkshavnen.
Fabrik for selvsmeende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

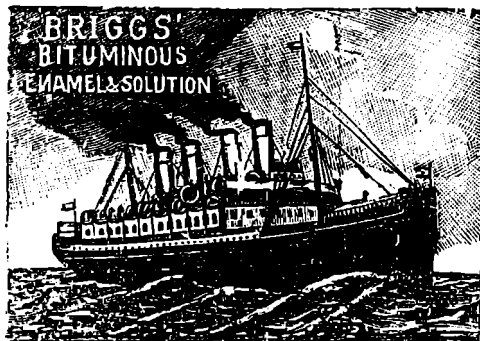
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne saamt gæennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaerst“.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Aalborg

A. Brøndum & Søn

Akvavitter.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

PALE SØRENSEN Eff.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Billig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.

Dynkarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Gaver til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Kjøbenhavn, d. 23. Juni 1908.

Som det synes, er man nu i Sverige belænkt paa at tage Forholdsregler mod de hyppigt tilbagevendende Ulykkestilfælde, som skriver sig fra Udvikling af giftige Luftarter i Skibes Lastrum.

Nogen rationel Undersøgelse af hele Spørgsmaalet — saaledes som det gentagne Gange har været foreslaaet her i Bladet — er ganske vist ikke hidtil bleven iværksat, men man har undersøgt en enkelt Gren, nemlig Sikkerhedsforanstaltninger med Hensyn til Indladningen af Kiseljern, og i dette særlige Øjemed har der været nedsat en Kommission af Sagkyndige. Hvor Initiativet til denne Undersøgelse er taget, savner vi desværre paa det nærværende Tidspunkt Oplysning om, men der er i al Fald handlet med prisværdig Hurtighed, thi de Ulykkestilfælde, som har foranlediget, at Spørgsmaalet er bleven taget op, ligger endnu i dette Øjeblik ikke mere end seks Uger tilbage i Tiden; de forefaldt om Bord paa Damperen »Ueåborg«, som d. 9. Maj d. A. afgik fra Stockholm til Helsingfors*) og om det end ikke direkte siges i de Meddelelser, vi har liggende for os, saa kan der dog ikke være nogen som helst Tvivl om, at det netop er disse Forgiftningstilfælde, af hvilke flere medførte Døden, som er den direkte Aarsag.

Af Kommissionens Betænkning anfører vi efter norske Blade følgende:

Da de fleste af de af Kiseljern foraarsagede Ulykkestilfælde er kommet af Forgiftning ved de udviklede Luftarter — fosfor- og arsenikholdige — burde det ligge nærmest at foreskrive hermetisk tillukket Emballage, men paa Grund af Luftarternes eksplosive Egenskaber har Kommissionen ikke ovovet, med det begrænsede Kendskab man har til denne Eksplosionsfare, at foreslaa saadan Emballage, da dette muligvis kunde medføre større Fare. Af denne Aarsag har Kommissionen anset det for rigtigst ikke at tillade saadan Emballage, men har lagt Hovedvægten paa at forhindre, særlig ved effektiv Luftfornyelse, at de under Transporten udviklede Luftarter kan foraarsage noget Ulykkestilfælde.

Ud fra disse Forudsætninger har Kommissionen forsøgt at gøre Bestemmelserne saa effektive som muligt til Betyggelse for Passagerer og Mandskab uden dog at paalægge Fabrikanterne større Byrde end nødvendigt.

Blandt de enkelte Bestemmelser kan mærkes, at Transporten af Kiseljern, der er fremstillet i elektrisk Ovn, skal ske i Kasser eller Boksere, der tillader den udviklede Luft at undslippe. Kasserne skal mærkes »Kiseljern, farligt«.

Paa Skibe, som fører Passagerer, maa Kiseljern kun lastes paa aabent Dæk mindst en halv Meter fra nærmeste Væg til Lukaf eller Kahyt.

I Skibe, som ikke fører Passagerer, kan Kiseljern endvidere indlades i Rum, som ved tætte, stærke Skodder og Dæk er afskilt fra Mandskabsrum. I Rum med helt Dæk skal mindst to Luftventiler anbringes. Akseltunneller eller andre Rør, der støder op til Lastrummet, og som befærdes af Mennesker, skal saavidt muligt være lufttæt adskilt fra Lastrummet og være forsynet med passende Ventilation. Ved Indgangen til saadanne Rum skal opslaaes Plakater til Advarsel.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund har i Tilslutning til den heri Bladet af 16. ds. gængivne Resolution, udsendt nedenstaaende Cirkulære:

Repræsentantskabet for Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund tillader sig herved at meddele Dem, at man efter et i Kjøbenhavn den 10. ds. afholdt Møde besluttede en saalydende Udtalelse:

» — — — En Kreds af Repræsentanter og Redere under Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund har i Dag afholdt Møde i Kjøbenhavn for at drøfte de Foranstaltninger, der maatte træffes for at ophjælpe de beklagelige Forhold, hvorunder Sejlskibsfarten for Tiden arbejder.

Man enedes om at udtale, at de lave Fragter vanskelig kan bringe et Udbytte, som staar i Forhold til den i Skibene anbragte Kapital og den Risiko, der er forbunden med Sejlskibsnæringen: det maa derfor anbefales, at man arbejder hen til at opretholde de af Forbundet vedtagne Minimalrater, saavel for større som for de mindre Skibe.

Efter speciel Indbydelse overværedes Mødet af Mæglere og Befragtningsagenter fra de væsentligste danske Pladser. — — —

I Tilslutning til ovenstaaende beklager man, at det ikke er lykkedes at overholde Minimalfragterne i indeværende Sommer, men Grunden hertil maa formentlig søges i, at de vanskelige Pengeforhold har frembragt en Nedgang i Forretningslivet over hele Verden, hvilket da ganske naturligt ogsaa har influeret paa Sejlskibsfarten.

Til Trods for de trykkede Konjunkturer staar det som en Kendsgerning, at Sammenslutningen har bevirket, at Minimalfragterne i visse Farter er gennemført, og da man nu kan spore nogen Fasthed i Fragtmarkedet, maa vi paa det indstændigste anmode alle interesserede om saa vidt muligt at overholde Raterne og fremfor alt ikke slutte under disse, hvor Skibets Position ikke absolut tvinger dertil; thi det er en Selvfølge, at hvis man paa Forhaand optager de daarlige Fragter, saa afskærer man sig ellers Haab om Bedring; hvormod man ved at vente har den største Chance for, mindst at faa Raterne hævede.

Skoleskibet »Viking«. Kaptajn i Flaaden E. E. Andersen har faaet Orlov i et Aar regnet fra d. 1. November d. A. for at gaa i Koffardifart som Fører af den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd »Viking«.

Cunard Selskabet underhandler med den engelske Regering om Overladelse af en Dok i Plymouth, som kan optage Kæmpeskibene »Mauretania« og »Lusitania« for ved at anløbe Cherbourg og Plymouth at kunne imødegaa den tyske Konkurrence om den amerikanske Turisttrafik.

Ulykkestilfælde. Medens Damperen »Amalienborg« d. 21. ds. lossede Kul ved Refshaleøen, faldt Matros Holm ned i Lasten. I Faldet brækkede han Rygraden og var død med det samme.

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

*) Et Referat af denne Sag fandtes optaget i Dansk Søfartstidende Nr. 22 af 15. Maj d. A.

Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 77/1908, afsagt den 10de Juni 1908. Købmand Wichmand i Nysted mod Kaptajn Gustav Widik som Fører af russisk Skonnert »Adam« af Dagø.

Ved Certeparti af 20. September 1906 befragtede Citanten, Købmand S. Wichmand i Nysted den russiske Skonnert »Adam«, der da var under Losning i Klagshamn i Sverig — 5 å 6 Mil Syd for Landskrona — til som det hedder i Certepartiet »medtagende Oplast . . . at afsejle til Koivusaari for dér at indtage en fuld og bekvem Ladning firskaarne Brædder eller Planker, saa meget Skibet kan rumme . . . hvormed Kaptajnen uden Ophold har at afsejle til Nysted.« Fragten var belignet til 29 Rmk. pr. indtagen 165 Kubikfod med 40 Rmk. Gratifikation til Kaptajnen. Ladningen, om hvilken det hedder, »at den er disponibel pr. 30. ds.« skulde indlades og udlosses i 7 løbende Arbejdsdage, dog maatte Rumlasten ikke indtages i Regnvejr.

Den 22. September afgik »Adam« fra Klagshamn i Ballast til Landskrona for, i Henhold til et i de samme Dage afsluttet Certeparti, at føre en Ladning Lervarer derfra til Reval. Den 24. ankom det til Landskrona, men paa Grund af vedvarende stormende Vejr og manglende Havneplads, paabegyndtes Indladningen først d. 2 Oktober og sluttede d. 6. s. M., hvorefter Skibet afsejlede til Reval, hvor det lossede og derefter i Stedet for Ballast indtog en Ladning Rugmel, hvormed det d. 21. s. M. afsejlede til Wiborg, der naaedes d. 30. s. M. Den 3. November var Skibet udlosset i Wiborg og bugseredes samme Dag til den 1½ Mil svdligere liggende By Koivusaari. Da Træladningen nu ikke var rede til Indladning, begyndte denne først d. 8. s. M., og idet Indladningen sinkedes ved Sne og daarligt Vejr, sluttede den først d. 23. s. M.

Den 25. November gik Skibet — bemandet med 6 Mand — til Søs med Lods, men gik efter nogle Timers Forløb til Ankers ved Tigarsaari, efter Angivelsen i Dagbogen paa Grund af Modvind og fordi Farvandet var for snævert, og Somærkerne var inddraget: dér blev det liggende ventende paa gunstig Vind til 1. Decbr., da det gik under Sejl under Lodskommando, men allerede Dagen efter holdt det, da Fyrskibene var fjærnet, af mod Kosparvik, hvor det af Sne og Storm opholdtes til den 16. Decbr., da det i klart Vejr, med Ø.S.Ø. Vind og ÷ 3^o R., løb ud for at søge at naa Nysted. Dagen efter Kl. 1 om Natten, løb det imidlertid, som Kaptajnen har udtrykt sig, »væsentlig paa Grund af Sygdom«, ind i Bugten ved Dagø, hvor Skibet, som nævnt, hørte hjemme. Nogle Dage forinden var nemlig Baadsmanden bleven angrebet af Gigtsmerter i højre Haand og Fod, og den 16. havde 2 Matroser — Kaptajnens Brodersønner og ligesom han hjemmehørende i Dagø — meldt sig syge paa Grund af Kulde og Fugtighed, idet de ikke mente at kunne holde ud til Nysted. 3 Timer efter at Skibet var løbet ind i Bugten, blev det efter Dagbogens Udvisende indefrossen dér, og Kaptajnen, der efter sin Fremstilling straks efter Ankomsten til Dagø havde forskaffet sig ny Besætning for de syge, af hvilke kun Baadsmanden søgte Læge, afskedigede d. 19. hele Besætningen og tilfillede s. D. Ladningsmodtageren i Nysted Søprotest, gaaende ud paa, at han var uden Skyld i Skibets Situation og vilde sejle videre, naar Omstændig-

hederne tillod det. Skibet laa imidlertid indefrosset til d. 1. April 1907, da det afgik til Nysted, som naaedes d. 7. s. M. Søforklaring blev aflagt d. 9. s. M. og Skønsforretning over Ladningen oplaget ved Ladningsmodtagerens Foranstaltning. Skønsmændenes Udtalelser gik ud paa, at Dækslasten — c. 16,4 Stdr. — var forringet 20 pCt. og Rumlasten — c. 52,9 Stdr. — forringet 2 pCt. paa Grund af Ladningens Overvintring i Skibet, idet Dækslasten ved Regn, Sne og Frost var bleven blaa — en Del Brædder endogsaa sorte — og Rumlasten ligeledes ved Overvintringen havde faaet en daarlig Kulør.

Efterat Ladningsmodtageren i Lollands Spare- og Laanebank havde deponeret den Skibet tilkommende Restfragt, 1.100 Kr. — et Beløb af c. 600 Kr. havde Skibet faaet i Forskud ved Indladningen — og deri foretaget Arrest, endes Parterne om at frafalde denne og indbringe Sagen for nærværende Ret som vedlagt Værneling.

Citanten, Købmand S. Wichmand af Nysted har derefter indstævnet Kaptajn Gustav Widik til Betaling af den Citanten ved Skibets Forsinkelse forvoldte Skade, som han har opgjort til ialt Kr. 1.371.82 med Rente 5 pCt. og Sagens Omkostninger. Indstævnte paastår sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Citanten gør for det første gældende, at Indstævnte har været uberettiget til at modtage anden Oplast, end fra selve Klagshamn til Koivusaari, i hvert Fald naar Rejsen mellem de nævnte Punkter derved i nogen Maade kunde forlænges eller forsinkes. Det skønnes imidlertid ikke, at Certepartiets Udtryk: »medtagende Oplast« hjemler en saa snæver Forstaelse; Skibet maa anses berettiget til at medtage Last fra og til Havne, der ligger paa Vejen eller dog ikke længere fra et af Udgangspunkterne, end Afstanden imellem Klagshamn og Landskrona, og der findes derfor ikke i denne Henseende at kunne lægges Indstævnte noget til Last.

Naar Citanten dernæst har anført, at Indstævnte har været uberettiget til at medtage Rugmel fra Reval til Wiborg, vil dette ikke kunne blive af Betydning for Sagen, da Medtagelsen af denne Ladning i Stedet for Ballast, efter det oplyste, ikke kan anlages at have sinket Skibets Rejse i nævneværdig Grad.

Citanten hævder endelig, at Indstævnte har handlet i høj Grad uforsvarligt ved uden tvingende Grund at løbe ind i Dagø Bugt paa et Tidspunkt, da der var al Grund til at antage, at Skibet vilde fryse inde. Han formener, at Sygdommen blandt Besætningen, for hvilken intel Bevis foreligger, under alle Omstændigheder ikke har været af alvorlig Natur og kun har givet Indstævnte velkommen Anledning eller Paaskud til at aflægge et Besøg i sit Hjem.

Indstævnte har vel ikke paa fyldestgørende Maade dokumenteret Nødvendigheden eller blot Hensigtsmæssigheden af sin Handlemaade. Men Retten maa dog nære Betænelighed ved at statuere, at denne under de foreliggende Omstændigheder har været uforsvarlig, særlig under Hensyn til, at de vanskelige Forhold for Sejladsen maatte opfordre til stor Forsigtighed, og at nyt Mandskab kunde ventes hurtig skaffet til Veje fra Dagø.

Indstævnte vil herefter være at frifinde for Citantens Tiltale, medens Sagens Omkostninger efter Omstændighederne findes at burde hævnes.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret med Knaphed paa prompte Ladninger fra Bottenhavel, og

Rederne har i flere Tilfælde maattet antage lave Rater fra Lossehavene for at udfylde Tiden, idet Forsejling ikke har kunnet lønne sig. Tyskland er fremdeles yderst mat, medens Rusland (Riga og Petersborg) nu er fremme med flere Ladninger Oljekager og Trælaster for Juli/August Afskibning, som vil bidrage til at lette Placering af Tonnagen. Sydsverig misbyder fremdeles, saa at der ikke gøres nogen Forretning fra den Kyst, medens Vest-sverig og Østnorge ikke har saa faa Ladninger, og da der kun er meget faa Skibe fremme, kan Rederne være mere medbestemmende om Fragtraterne end hidtil. Der er yderligere solgt flere Trælaster til Transport med Sejlere, saa at det tør forventes, at der ikke bliver nogen følelig Mangel paa Ladninger for Eftersommeren. Kulfragterne kan aller betegnes som lidt stigende med Mangel paa prompt Tonnage, medens der er meget faa Claylaster fra Kanalhavnene.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

75 Sldr. Stav Skien/Fowey 27/6, 85 Sldr. D/B., Boards Frederiksstad/Jersey 30/, 110 Sldr. Slav Bålskårsnäs/Granton 30/6, 230 Tons Oljekager Dunkerque/Danmark 11 Fres., 230 Tons Kul Kings Lynn/Klinterbjerg £ 7, 210 Tons Kul Grimsby/Koldby Kaas £ 8.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe ligger hvad prompte Kornlaster fra Tyskland angaar saa godt som helt stille. Pr. Juli noteres nogle Havreladninger fra Stralsund til 4 à 4¼ Mark, og noget lignende vil vel være at opnaa fra flere af de andre tyske Pladser.

ab Kjøbenhavn, hvorfra det vedblivende er meget flovt, blev sluttet for Rug til Randers 12 Øre, Åhus 10 Øre samt for Majs til Stege 8½ Øre; lige i disse Dage er der ankommen et Par Importdanpere, som imidlertid ikke synes at skulle give nogen Bedring.

ab Provinserne er der heller ikke meget Liv i Fragtmarkedet, der er bl. a. sluttet for Hvide Mullerup/Falkenberg 10 Øre.

Sverig er næsten flovere, saaledes er der sluttet Karlshamn/Hamburg 3¾ Mark, Kiel 3 Mark. Den nu opstaaede Havnearbejderkonflikt gør heller ikke Forholdene bedre.

Heller ikke Norge har meget at byde, af Isfragter noteres der til Rostock 7 Mark, Stettin 6½ à 6¾ Mark, Kiel, Cuxhaven 6½ à 7 Mark.

Generalforsamlinger.

Danske Lloyd, Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab

holdt d. 11. ds. sin aarlige Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Geheimecetsraad L. Bra m s e n, aflagde Beretningen. Selskabet havde nu bestaaet i 8 Aar, og det havde været i stadig Udvikling med voksende Tilgang af ny Kunder. Præmieindtægten havde i 1907 været 108,743 Kr. større end i 1906, hvad der bestyrkede Bestyrelsens Tro paa, at Selskabets Kunder i enhver Henseende folte sig tilfreds med Danske Lloyds Forretningsførelse. I Aarets Lob har Selskabet optaget Forsikring af Tab ved Fejltelegrafering og Telegrammers forsinkede Udbringelse og har i den Anledning sluttet en Overenskomst med Telegrafvæsenet.

Selskabets samlede Forretning har ogsaa i den forløbne Del af 1908 været i samme gode Udvikling som i 1907, og Udbyttet for 1907 fastsattes efter Bestyrelsens Forslag til 12 pCt. af den indbetalte Del af Aktiekapitalen, samtidig med at der foruden den statutmæssige Henlæggelse til Reserverne yderligere godskredes Skades- og Præmiereserven 14.270 Kr.

Som Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Ferd. Andersen, Direktør H. B. Linne mann og Ingeniør N. C. Monberg, hvorhos det overdroges til Bestyrelsen inden næste Generalforsamling at supplere sig med et nyt Medlem i Stedet for ihv. Retsformand J. N. A. Madvig, som efter eget Ønske er udtraadt.

Revisorerne genvalgtes.

Havarier og Forlis.

Ørnen, Galense, tiltraadte d. 4. ds. Rejsen fra Odense til Roune med en Ladning Jernbaneskiner. Efter 4 Dages Sejlads, blev

det stormfuldt Vejr med høj Sø, og Skibet sprang læk, men kunde dog holde det gaaende ved Pumperne. Den følgende Dag blev Løskagen imidlertid saa stor, at Vandet trængte ind i Lasten, hvorfor Mandskabet besluttede at forlade Skibet i dets Baad. »Ørnen« sank kort efter paa c. 25 Favne Vand. Mandskabet blev optaget af Galensen Helene, som befandt sig i Nærheden.

Nybygninger, Køb og Salg.

En stor, ny Damper, der fik Navnet »Peking«, sattes d. 20. ds. i Vandet fra Burmeister -- Wains Skibsværft paa Refshaleøen.

Damperen, der er Værftets Byggenummer 268, bygges for Regning Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg; den faar c. 7,000 Tons Dødvægt Bæreevne og er bestemt for Ruten Sverig—Østasien.

Skibet gik særdeles smukt paa Vandet.

Afobningen overværedes af den svenske Minister og Legationssekretær, Repræsentanter for det svenske Kompagnis Bestyrelse, bl. a. dets Direktør, Skibsreder Daniel Broström, Repræsentanter for det herværende Østasiatiska Kompagni og flere Indbudne.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Efterretninger for Søfarende.

Fyrskibet »Kobbergrund« inddraget. Kattogat. Den 20. Juni d. A. er Fyrskibet »Kobbergrund« inddraget.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet den 22de Juni).

Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 21. ds. fra Hull. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 17. ds. herfra. — Aligarve, Borries, afg. Newport 20. ds. til Marseille. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 21. ds. fra Königsberg. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 18. ds. fra Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 20. ds. til St. Petersborg. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 15. ds. fra New York. — Arno, Strubberg, ank. St. Petersborg 20. ds. fra Riga. — Aurora, Fischer, afg. herfra 20. ds. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 20. ds. herfra. — Beira, Lunge, afg. St. Petersborg 20. ds. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16. ds. fra Kristiania. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. St. Petersborg 20. ds. til Stockholm. — Christian IX, Holm, pass. Brunshüttel 19. ds. for London. — Dagmar, Bogvad, afg. Benicarlo 21. ds. til Malaga. — Douro, Mortensen, ank. hertil 18. ds. fra Lissabon. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 19. ds. til Hull. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 22. ds. fra Königsberg. — Garonne, Kromann, afg. Dunkerque 20. ds. hertil. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 20. ds. til Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 16. ds. fra Kristiansund. — Hengest, Munch, ank. hertil 22. ds. fra Riga. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 20. ds. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 20. ds. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 21. ds. hertil. — Karin, Rühberg, ank. hertil 21. ds. fra Swansea. — Kasan, Hansen, pass. Brunshüttel 21. ds. for Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 10. ds. fra Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. St. Petersborg 20. ds. herfra. — Kursk, Gommessen, dokker i Helsingør. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 19. ds. fra Windau. — Loire, Craignou, afg. Kotka 19. ds. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. St. Petersborg 17. ds. fra Reval. — Louisiana, Ørsted, dokker i Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 21. ds. til Algier. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 21. ds. fra Libau. — Moskø, Meldahl, afg. Riga 20. ds. til Antwerpen. — Nicolai II, Kaas, ank. Sfax 20. ds. fra Tunis. — Nordjylland, Kragh, afg. Grimsby 20. ds. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 21. ds. fra Dunkerque. — Omsk, Nellen, ank. Hull 17. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 22. ds. fra Kristiansund. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Newcastle 16. ds. til Boston. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 21. ds. for London. — Pregel, Harder, afg. Altona 20. ds. til Königsberg. — Rogaland, Wiese, afg. Stettin 14. ds. til Manchester. — Saga, Wiberg, ank. Lissabon 21. ds. fra Rouen. — Saxo, Larsen, ank. hertil 18. ds. fra Gefle.

— Seine, Damp, ank. Bordeaux 15. ds. fra Finland. — Texas, Lissner, afg. Baltimore 17. ds. hertil. — Tiber, Beck, pass. Gibraltar 17. ds. for Genua. — Tyr, Thaning, ank. hertil 21. ds. fra Windau. — United States, Wilf, afg. Kristiansund 20. ds. til New York. — Valdemar, Johansen, pass. Holtenan 22. ds. for Rouen. — Vendsyssel, Soelberg, afg. Pernau 21. ds. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 6. ds. til St. John. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Muehlgraben 19. ds. til Rotterdam. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Manchester 18. ds. til Fowev. — Wladimir Roitz, Olsen, afg. Campbellton 18. ds. til Dublin. — Helmer Moreh, Thorsoe, afg. Glasgow 19. ds. til Newmills. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Blyth 20. ds. til St. Petersburg. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newcastle 20. ds. til Pozzuoli. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Petersburg 17. ds. til Port Talbot. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. St. Petersburg 17. ds. — Johan Siem. Knudsen, ank. Dunkerque 20. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen ank. Ghent 20. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Helsingfors 18. ds. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Rotterdam 19. ds. til Burntisland. — Nordsoen, Gram, afg. Hull 18. ds. til Ystad. — Gerda, Iversen, pass. Hirtshals 19. ds. for Stolpenmünde. — Hebe, Gregersen, afg. Räsö 19. ds. til Tayport. — Johanne, Thorgersen, afg. Königsberg 19. ds. til Torned. — Cito, Jensen, afg. Åbo 19. ds. til West Hartlepool. — Napoli, Brinck, ank. Leith 18. ds. — Bodil, Uldall, ank. Uleåborg 16. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Middlesbro 17. ds. til Wismar. — Nerua, K. M. Nielsen, afg. Räsö 19. ds. til Kings Lynn. — Alfa, Lauritsen, pass. Quessant 19. ds. for Swansea.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Renola 19. ds. — London, Bom, afg. Jacobstad 19. ds. til Hull. — Paris, Tholander, ank. Methil 19. ds. — Bryssel, Brink, afg. Burntisland 18. ds. til Swinemünde.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Neufahrwasser 19. ds. til Methil. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Howdon 18. ds. til Malmo. — Roma, v. Thun, afg. Swinemünde 18. ds. til Wasklot.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Ghent 17. ds. — Ingrid, Winther, ank. Rotterdam 18. ds. — Karen, Eriksen, ank. Burntisland 18. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rouen 16. ds. — Russia, Paulsen, ank. Rotterdam 17. ds. — Carl Heeksher, Starek, afg. Burntisland 20. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Erichsen, ank. Methil 18. ds. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 17. ds. — Caussia, Jespersen, afg. Filadelfia 17. ds. — Livonia, Skov, ank. Dunkerque 19. ds.

Østerseen. Cimbria, Paulsen, ank. Kristiania 18. ds. — Patria, Dam Larsen, ank. Boness 12. ds. — Gratia, Sorensen, afg. Dordrecht 8. ds. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 6. ds.

Union. Frisia, H. Nielsen, ank. Geestemünde 7. ds. — Gallia, N. Nielsen, ank. Dunkerque 19. ds. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Tynen 15. ds. — Sarmatia, Petersen, ank. Rotterdam 19. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Yxpila 20. Maj. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 13. ds. — Carbonia, Mathiasen, afg. Archangel 19. ds. — Estonia, Winckler, ank. Calais 19. ds. —

Dan. Fionia, Hansen, afg. Nyland 19. ds. — Selandia, Troensegaard, afg. Horsens 20. ds. — Secalia, Jensen, afg. Oran 10. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Rotterdam 13. ds. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 10. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Neapel 18. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 19. ds. — Brattingsborg, Svenson, ank. Aarhus 17. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Antwerpen 18. ds. — Fredensborg, Fischer, afg. Danzig 20. ds. til St. Petersburg. — Frederiksborg, Larsen, afg. Sunderland 20. ds. til Kjøbenhavn. — Jomsborg, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 18. ds. til Jacobstad. — Kronborg, Jensen, ank. Steffin 13. ds. — Rosenborg, Schultz, afg. Riga 18. ds. til Ghent. — Skanderborg, Jensen, ank. Calais 19. ds. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Søborg, Hansen, ank. Ripola 14. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. Barry 20. ds. til Oran. — Stegelborg, Albertsen, afg. Huerva 13. ds. til Königsberg.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 7. ds. — Marselisborg, Rohde, afg. Rouen 20. ds. til Barry. — Silkeborg, Pedersen, afg. Huerva 21. ds. til Stettin. — Skodsborg, Schmidt, ank. Narva 19. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Santander 16. ds. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Rouen 19. ds. til Newport. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 15. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. St. Petersburg 20. ds. til Ghent. — Dausborg, Kühl, ank. Oran 20. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Calais 20. ds. — Kallundborg, Nielsen, afg. Jacobstad 13. ds. til Cardiff. — Taarnborg, Matzen, afg. Lübeck 19. ds. til Ripola.

Høneborg. Høneborg, Christiansen ank. Libau 19. ds. — **Skakkeborg.** Skakkeborg, Grove, afg. Rouen 20. ds. til Hull.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Blyth 19. ds. til Swinemünde.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Ghent 16. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Oxelösund 21. ds.

Rossia. Generalkonsul Elisejeff, Møller, afg. Newcastle 18. ds. til Kronstadt.

Ærs. Enigheden, Svane, ank. Mo 17. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Kalundborg 20. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. Ghent 20. ds. — Helene, Sorensen, afg. Kjøbenhavns Red 18. ds. — Agnete, Petersen, afg. Blyth 20. ds. — Hermia, Hansen, afg. Burntisland 18. ds. — Alice, Schultz, ank. Ghent 18. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Karlskrona 16. ds. — Fulton, Jørgensen, ank. Windau 12. ds. — Newton, Andersen, ank. Libau 16. ds. — Edison, Sorensen, afg. Libau 18. ds. til Ghent. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16. ds.

Frø. Austa, Bagger, afg. Ghent 18. ds. til Rendsburg. — Vera, Thing, ank. London 17. ds. — Freja, Nielsen, afg. Grimby 19. ds. til Kalundborg. — Hertha, Rasmussen, afg. Stolpenmünde 18. ds. til Bremen.

Heimdal. Annie, Leth, ank. Kotka 21. ds. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Sundsvall 18. ds. — Marthe, Christensen, afg. Sundsvall 20. ds. — Elna, Rathje, ank. Archangel 10. ds. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 16. ds. — Simone, Møller, ank. Hudiksvall 21. ds. — Jeanne, Løffler, afg. Bona 19. ds. — Vera, Riso, ank. Neder Calix 18. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Söderhamn 20. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hauch, ank. Gabes 21. ds.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liebmann, ank. Bridgeness 21. ds.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 22. ds. sydg. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Middelfart 20. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Ghent 20. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Piteå 19. ds. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Antwerpen 19. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Fredericia 20. ds. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Helsingør 20. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Bordeaux 18. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Anamba, Juul Hansen, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 11. ds. til Singapore. — Bintang, Gabe, ank. Antwerpen 19. ds. — Cathay, Thomsen, ank. Antwerpen 15. ds. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Indien, Berg, ank. Suez 18. ds. — Sibirien, Madsen, ank. Singapore 22. ds. — Siam, Cortsen, afg. Kobe 22. ds. til Hongkong.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, afg. Kjøbenhavn 2. ds. til Uleåborg.

Sejlskibe.

Ærs. Abba, Petersen, ank. Dunbar 17. ds. — Henry, Bager, ank. Swinemünde 18. ds. — Nathalie, Eriksen, ank. Bay Roberts 17. ds. — Saga, Ohlsen, ank. Assens 17. ds. — M. Hav, Petersen, ank. Tranbjerg 18. ds. — I. Kofoed, Andersen, er ank. til Larache. — Norma, Rasmussen, ank. Archangel 17. ds. — Elise, Petersen, afg. Kjøbenhavn 17. ds. til Gøteborg. — Lauritz, Folmer, pass. Holtenau 18. ds. på Rejse til Glückstadt. — Hamlet, Rasmussen, ank. Dysart 15. ds. — Anne, Schmidt, ank. West Wemyss 18 ds. — Anne, Hansen, ank. 19. ds. til Risør. — Norma, Christensen, afg. Brest 17. ds. til Archangel. — Karoline Kock, Rasmussen, er ank. til Forte Franke (Martinique). — Veritas, ank. Kalmar 19. ds. — Kirstine, Rasmussen, ank. Räsö 19. ds. — Industri, Raahauge, ank. Laurvik 19. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Sammesund 19. ds. — Valerien, Friis, ank. Gravesend 19. ds. — Håbil, nass. Ventnor 17. ds. — Argus, Jensen, afg. Sunderkruok 20. ds. til Campbellton.

C. W. Obel, Aalborg.

Skrættobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de feste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. Juni 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtarket. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsletteretninger.

**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.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør, G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn, P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers, Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads, Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov, Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

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,

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. Børgesen

Skibs- og Baadebyggeri Vælle anbefaler sig med alt til Faget henhørende Roel og billig Betjening garanteres.

E. v. Mehren

Mægler Kolding.

Telegr. Adr.: „Mehren“.

Skibsproviantering N. I. Pedersens Eftflg.

(Rudolph Andersen.) Eshjerg.

Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade Telefon 20.

Billigste Priser. Bedste Betjening.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsforening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

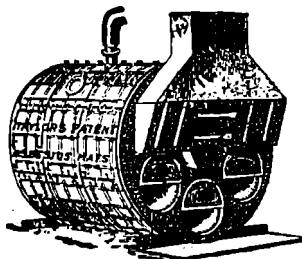
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. „Scotswood-Newcastle-on-Tyne.“

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklædning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er I. Klasses dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passé.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af SEJLSKIBE Reparationer.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

Telf. 1830. Hellerup 243.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

Sandballast

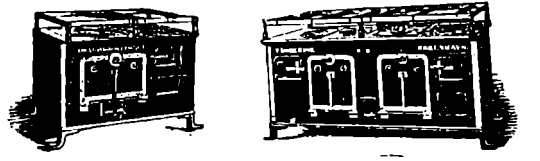
leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5. Tlf. Vester 746.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIC BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

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.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremsført paa Generalforsamlingen, maa være indsendt til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden Udgangen af indeværende Maaned.

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer.
f. T. Formand.

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faaes hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport near Ill, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdsen, Nordby, Fanø.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,

Steamships- & Forwarding-Agents

Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

Bogø Navigations-skole

(Kostskole) optager Elever til
begge Afdelinger af Styr-
mandseksamen, Fiske- og
Sætteskipperprøven. Program
sendes paa Forlangende.
Postadresse: Stubbekøbing.

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

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higglassons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Her, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrande og Redningsbølter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min Illustrerede Prisliste.

Als Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
• • Leverandør til Statabanerne • •
Telefon 5801

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Otto Monsteds
(LIMITED)
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken
OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Forretning til Afstaaelse.

Alm. i god Drift værende Sø-
Ekviperingsforretning, pas-
sende for en Skibsfører, er til
Afstaaelse mod Overtagelse af
Varelageret. Nødvendig Drifts-
kapital c. 4000 Kroner.

N. V. Peschardt,
Horsens.

Vi har Køber for en Jagt-
skonnert, lastende c. 150 Tons
d. w., og for en Sejler, la-
stende 200—250 Tons d. w., til
hvilke vi udbeder os Tilbud.

Heinecke & Co.
Harburg a/d. Elbe.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

REDNINGS-VESTEN



Lev. 13 Størrelser.

Pris 9 Kr. Stykket.

„SELVHJÆLP“

er et behageligt, solidt og varmt Klædningsstykke, der foruden at beskytte Legemet mod Storm og Kulde, tillige er et udmærket Redningsmiddel, da den kan bære en voksen, fuldt paaklædt Mand, i fersk eller salt Vand i flere Dage.

Hovedoplæg for Danmark:

Roar Rosing,

Vestervoldgade 92, København. Telefon 19,638.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Trædes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bastværkshaven.

Fabrik for selvsmyrende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Forstædernes

Breadfabriker

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 102

Telf. 102

„IDEAL“ MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af kondenseret melk.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

*Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om
Bord til Nydelse ved Maaltiderne.*

Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

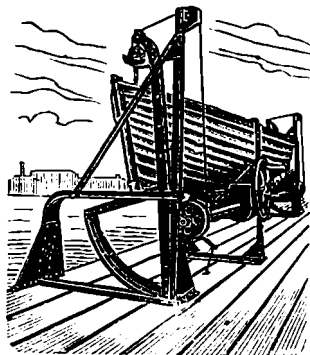
KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“.



LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
befalinger besørges.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Skibsfører Sigurdssens

**Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det bedste

i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,

London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.

Newcastle on Tyne 21, Queen Street

Newport mon 111, Dock Street,

Barry Dock, Dock Chambers

og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

PALF SØRENSEN

UNIVERSITETSBOKS- og
SELVFORLEJNINGSBOKS- og
EFFEKT- og
TELEFON- og
KONTOR- og
BOKS- og
BOKS- og

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkertter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

C. P. Schweiglers
Skibsbageri.
Dyngarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Nordisk Skibsrederforenings 19. Aarsberetning.

Nordisk Skibsrederforening har i disse Dage udsendt Beretning og Regnskab for 1907, af hvilken vi uddrager følgende:

Den 31. December 1907 var der i Foreningen indtegnet 1,874,722 Tons mod 1,714,189 Tons d. 31. Decbr. 1906, saa at Fremgangen i 1907 har været 160,533 Tons. Tonnagen fordelte sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge	1,139,548	mod i Fjor	1,034,334
Sverige	346,819	mod i Fjor	323,620
Danmark	334,345	mod i Fjor	301,621
Andre Lande	54,010	mod i Fjor	54,614

Af Tonnagen er 53,452 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 overlage, hvis Skibet var forsikret.

Efter at have mindet om det Tab som Foreningen har lidt ved Skibsrederne *D. Torm's* og *Ad. Carl's* Død, nævner Beretningen, at den danske Bestyrelse har suppleret sig med Konsul *Johan Hansen* af Firmaet C. K. Hansen, hvilket Valg indstilles til Generalforsamlingens Godkendelse.

Blandt Sager af almindelig Interesse, som Bestyrelsen i det forløbne Aar har beskæftiget sig med, kan nævnes følgende:

Fra *The Shipping Federation* modtog Foreningen Indbydelse til at sende Repræsentanter til en international Konference i London med det Formaal at diskutere Arbejderproblemet, for saa vidt det berører Skibsfarten, og især for at søge at komme overens om Samarbejde og fælles Optræden af de forskellige Rederiorganisationer til gensidig Varetagelse af deres Medlemmers Interesser, for saa vidt Fagforeningerne skulde forsøge at angribe Skibsfarten paa en international Basis. Paa det Møde, som i Henhold hertil afholdtes i London i Efteraaret 1907, blev nu afdøde *Adolf Carl*, der var mødt som Repræsentant for dansk Dampskibsrederforening, anmodet om ogsaa at repræsentere Nordisk Skibsrederforening. Paa Mødet vedtoges det, at der skulde nedsættes en Komité af Repræsentanter for de forskellige interesserede Søfartsnationer, der skulde tage Spørgsmaalet under nærmere Overvejelse og udarbejde en Plan for Organisation af en international Rederforening. Som Repræsentant for Norge i denne Komité, til hvilken de svenske og danske Rederiorganisationer sendte deres egne Delegerede, udnævnte Bestyrelsen i Forening med Bergens Rederiforening og Kristiania Dampskibsrederforening d'Hr. Direktør *Chr. Lund* af Bergen og Konsul *Halfdan Wilhelmsen* af Tønsberg. De forberedende Arbejder til Dannelse af en saadan international Rederorganisation synes allerede at være i god Gænge, og Arbejdet herfor vil Bestyrelsen fremdeles følge med Interesse og Støtte.

Grundpenge i svenske Havne. Paa Grund af gentagne Klager angaaende den Maade, hvorpaa svenske Afskibere beregnede Grundpenge saa vel som disses Størrelser i Almindelighed, har Bestyrelsen haft dette Spørgsmaal under Behandling, og der er derom bleven korresponderet bl. a. med Sverigs Redareforening. Spørgsmaalet er nu ordnet ved en kongelig Forordning, hvorved Beløbet af Grundpenge er blevet begrænset saaledes, at de ikke maa overstige $5\frac{1}{2}$ pCt. af, hvad Anlæggene har kostet med Tillæg af de aarlige Reparationsomkostninger.

En ikke ubetydelig Del af de mange ny Sager, som i Aaret 1907 indbragtes for Foreningen, udgjordes af Fordringer for Erstatning for Ophold i Hull og Grimsby. En enkelt Sag vedrørende S/S. »Mauranger« af Bergen blev ført frem lige til House of Lords, men

Dommen gik Rederiet imod, idet House of Lords ligesom de foregaaende Instanser undtagen County Court, (der gav Rederiet Medhold), kom til det Resultat, at Lastetiden i Følge Balteon Certepartiet ikke kan løbe, saa længe Lastningen er forhindret, derved at Skibet maa vente paa Tørn ved Lastekranen, og dette endskønt det, som bekendt, i Balteon Certepartiet er udtrykkelig bestemt, at Tiden skal dreje, efter at skriftlig Notice er indsendt. Det samme Spørgsmaal verserer for Tiden for Domstolene i flere andre Lande saaledes i Tyskland, Danmark, Sverige og Finland i Sager, som er anlagt af Foreningen. Hvorledes end Resultatet i disse andre Sager bliver, er det givet efter House of Lords Dom i Mauranger-Sagen, at Balteon Certepartiets Redaktion ikke paa dette Punkt er tilfredsstillende, og det tør vel ogsaa forventes, at Bestyrelsen for The Baltic and White Sea Conference vil gøre Skridt til en Omredigering af Certepartiet, naar Tiden dertil findes belejlig.

Mauranger-Sagens Indbringelse for House of Lords foregik for fælles Regning af følgende Foreninger, foruden Nordisk Skibsrederforening, der udelukkende for egen Regning førte Sagen gennem de 3 første Instanser:

Schutzverein Deutscher Rheder, British Steamship Owner's Association, The Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association, Ltd., The North of England Protecting & Indemnity Association og The West of England Steamship Owner's Protection & Indemnity Association, Ltd.

Ogsaa andre Stridigheder under Balteon-Certepartiet har saa at sige hørt til Dagens Orden i det forløbne Aar. Dels har de vedrørt Spørgsmaalet om Beregningen af Lastetiden, hvilken i høj Grad vanskeliggøres derved, at alle Fridage i Minerne og Afbrydelse af Arbejdet dersteds skal undtages, selv om ingen Miner er nævnt i Certepartiet, og selv om der maaske skal lastes fra 5–6 forskellige Miner; men navnlig har der været en meget talrig Række af Sager angaaende Betaling for Losning især i tyske Havne. Schutzverein Deutscher Rheder har med megen Energi taget en Mængde saadanne Sager op og med Held gennemført det Standpunkt, at til Losningen, som overtages af Modtageren for en forud bestemt vedtagen Pris eller til gængs Pris, skal Rederen alene levere, hvad der udtrykkelig er nævnt i Certepartiet, altsaa Damp, Wincher, Winchmænd samt Hjul og Løbere, men ikke hverken Kurve, Kurvestropper, Skovle, Stilladser, Lys, Præmie for Arbejderforsikring eller andet. Ved sin Behandling af de mangfoldige Sager af denne Art som Foreningen har haft og endnu har i Hænde, har Schutzverein Deutscher Rheder ydet Foreningen værdifuld Bistand.

I Aaret 1907 registreredes 1,084 saadanne ny Sager. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 241 for Bestyrelsen.

Heraf er vunden 13, tabt 6, forligt 75 (37 med det fulde Beløb), opgivet 10, ikke overtaget 13, medens 124 endnu er for Retten.

Siden Foreningens Stiftelse i 1889 og indtil Udgangen af Aaret 1907 har der været forelagt Foreningen 8,390 Sager, og i de 9 Aar, der er hengaaet, siden de ny Love traadte i Kraft, har Antallet været 6,661 eller c. 7.10 pr. Aar.

De fleste af disse Sager er gennem Foreningen ordnet i Mindelighed. Hvor dette ikke er lykkedes, er Sagerne forelagt Bestyrelsen til Afgørelse af, hvorvidt Proces skulde anlægges for Foreningens Regning.

I de nævnte 9 Aar er 1,110 Sager forelagt Bestyrelsen.

Heraf er vundet 236, tabt 90, forligt 465 (170 med det fulde Beløb), opgivet 76, ikke overtaget 81, medens 162 endnu er for Retten.

Foreningen havde pr. 31. December 1907 for sin Regning ialt 162 Processer (iberegnet Appelsager) verserende i forskellige Lande.

Foreningen har i Aaret 1907 indkasseret Fordringer for sine Medlemmer til et samlet Beløb af 453,020 Kr. 75 Øre.

Ekstrakt af Nordisk Skibsrederforenings Regnskab for 1907.

Indtægter.

Udgifter.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Beholdning pr. 1/1 1907			49,939	88	Drifts-Konto.				
Kontingentbidrag for 1907	130,782	79			Bladhold, Telefon, Avertissement, Kurs- tab, elektrisk Lys & diverse Smaa- udgifter	3,013	09		
Restarer	371	10			Husleje	2,400	00		
	130,411	69			Provision til Foreningens Agenter . .	6,298	47		
Indbetalte Restancer	258	41			Porto & Telegrammer	5,694	57		
Bidrag for 1908	69	85			Lønninger	33,882	01		
			130,739	95	Trykning af Cirkulærer, Aarsberetnin- ger etc.	2,760	75		
Indvundne Renter			4018	18	Kontorrekvisiter	2,011	77		
					Rejseomkostninger	385	00		
					Generalforsamlings & Bestyrelses- møders Afholdelse	3,578	30		
					Lokalbestyrelsen ifl. Lovens § 19 . .	2,600	00		
					Foreningens Bidrag til Procesførelse & juridisk Bistand	51,129	25		
					Bidrag til Livsforsikringspræmie for Personalet	1,085	00		
								114,888	21
					Inventar & Bibliotekets Forøgelse . .			798	49
					Kontant Beholdning			69,066	31
					(deri indbefattet Reservefond, ifl. Love- vens § 27, der nu udgør Kr. 16,612.16)				
			184,698	01				184,698	01

Kjøbenhavn, d. 26. Juni 1908.

Forsøg med Skruer. Ved Forsøg anstillet i Luften med Modelskrue har Sir W. Maxim eftervist Betydningen af, at Skruen arbejder i en frisk (stillestaaende) Luftmasse (Vandmasse).

Ved Igangsætningen af en saadan Skruer af ringe Størrelse steg det Tryk, som Skruen udøvede, straks til 20 lb., medens det, saa snart Luftstrømmen nogenlunde var kommen i Gang, gik saa langt ned som til 14 lb.

Søretsdom. Ved Sørettens d. 24. ds. afsagte Dom tilkendtes der Svitzers Bjergningsentreprise Kr. 20,000 for Bjergning af det engelske Dampskib »Benificent« af Sunderland, der d. 27. Marts d. A. grundstødte ved Höganäs.

Kristiania, d. 24. Juni. (Ritz. Bur.) Fhv. Direktør i Aktieselskabet Burmeister & Wain, K. G. Meldahl, er bleven ansat som Bestyrer af Frederiksstad mekaniske Værksted.

Literatur.

Johs Jantzen: Lærebog i Søret. 208 Sider. Anmeldt ved Overretsassessor B. S. Friis.

Som bekendt er Søret Eksamenfag ved den udvidede Styrmandseksamen, og de Fordringer, der stilles til

Eksaminanderne, er ingenlunde ubetydelige. Udgivelsen af en Lærebog i Søret til Brug ved Navigationsskolerne er derfor noget af en Begivenhed baade for Skolerne og deres Elever.

At Udarbejdelsen af den ny Lærebog er overdraget til Hr. Jantzen, er saare naturligt, idet der næppe herhjemme findes nogen Jurist, hvis Kendskab til danske og fremmede maritime Forretningsforhold kan maale sig med Forfatterens, og dette beror altsaa, at Hr. Jantzens Stilling ved Nordisk Skibsrederforening gennem en Aarrække har givet ham en enestaaende Adgang til fra første Haand at gøre sig fortrolig med Skibsfartens juridiske Vilkaar.

Allerede Forfatterens Bog »Befragtningsklausuler og Havarier«, der udkom for nogle Aar siden, viste, i hvilken Grad han er hjemme i sørelige Emner, og de Fordringer, man herefter er berettiget til at stille til en Lærebog fra hans Haand, skuffes ikke ved Gennemlæsningen af den søreliggende Bog. I denne synes alt væsentligt at være medtaget. Fremstillingen er let og flydende, og i et Tillæg gives en Række Eksempler paa sørelige Dokumenter, som det er af Betydning for en Skibsfører at kende. En Fordel ved Bogen er derhos dens udpræget praktiske Egen-skaber. Eksempelvis kan det nævnes, at Forfatteren ved Fremstillingen af Reglerne om Bortfragterens Ansvar for Godssets Behandling ganske bortser fra Ordlyden i Hovedlovbestemmelsen i Sølovens § 142, der jo har givet Retsvidenskabens et og andet at tænke paa. Med den Vending, at Bortfragterens Ansvar »som almindelig Regel indtræder, naar o. s. v.«, giver Forfatteren sin egen Fremstilling af den gældende Ret, og det maa erkendes, at denne Fremstilling praktisk set er fyldestgørende. Hvad der imidlertid særlig giver Forfatterens Arbejde dets Værdi, er dets Rigdom paa Oplysninger, hentede fra Skibsfartens virke-

lige Liv — Oplysninger, der forgæves søges i mere videnskabelige Værker, og som vil gøre denne lille Lærebog til en Vejleder for mange andre end dem, for hvem den fortrinsvis er bestemt.

Paa et og andet Punkt kunde Forfatteren maaske have ydet sine unge Læsere, der jo begynder deres søretlige Studier uden juridiske eller merkantile Forudsætninger, noget mere indgaaende Vejledning. Dette gælder navnlig Afsnittet om Søforsikring. Medens Forfatteren iøvrigt, som naturligt er, jævnlige fremdrager engelsk Soret og engelsk Praksis, oplyser han intet om engelske Søforsikringsforhold, der dog frembyder adskilligt af almindelig Interesse. Hvor Forfatteren omtaler den forsikredes Pligt til ved Forsikringskontraktens Indgaaelse at oplyse de Omstændigheder, der er af Betydning med Hensyn til Farens Bedømmelse, udtales det, at det for Assurandøren er af væsentlig Betydning, at de »opgives ham i fuld Overensstemmelse med de virkelige Forhold.« En saadan Overensstemmelse med de virkelige Forhold kræves imidlertid ikke. Det er tilstrækkeligt, at den forsikrede opgiver de Omstændigheder, der er ham bekendt. Ved sin Kortfattedhed er Forfatteren paa dette Sted kommen til at tilsløre en Side af Søforsikringens Væsen, der er baade ejendommelig og lærerig. Forfatterens umiddelbart derefter fremsatte Bemærkning om, at Sølovens strænge Regler om Oplysningspligten næppe spiller nogen synderlig Rolle i Praksis, er ej heller uden Betænkkelighed, hvad det imidlertid ikke her er Stedet nærmere at komme ind paa.

Disse enkelte Mangler — hvis man overhovedet kan tale om saadanne — er imidlertid af forsvindende Betydning i Forhold til de gode Sider, Forfatterens »Soret« frembyder, og der er al Grund til at ønske Navigations-skolerne til Lykke med den ny Lærebog.

Fragtmarkedet.

Der er i det væsentlige ingen Forandringer indtraadt i den forløbne Uge. Raterne for hjemgaaende Beskæftigelse er næsten overalt nede paa et saadant Lavmaal, at de vanskeligt kan tænkes at gaa længere ned, og dog er der ingen Mangel paa Dampere til at akceptere dem. Hovedsagelig sluttet der kun lige fra Haanden og i Munden, hvilket iøvrigt ikke er saa underligt, da de Rater, der bydes for senere Lastning, ikke er fristende til at dække sig til paa Forhaand, og for saa vidt vil enhver Afslutning til en daarlig Fragt skade Markedet, idet Befragterne da vil hænge sig i, at der er sluttet til den eller den lave Rate, hvorfor det gælder for Rederne om at vise Standhaftighed og ikke slutte forud til lave Fragter. Med Undtagelse af Østersøen, Hvidehavet og Kanada befinder vi os jo nu paa den mest døde Tid af Aaret, men Rederne begynder saa smaat at fæste deres Opmærksomhed paa Sortehavet, Azoff og Donauen; Høstudsigterne vejes, og alt afhænger selvfølgelig af disse. I Øjeblikket tegner Høsten til at blive god, og det maa for Skibsfarten op rigtig haabes, at der vil blive en stor Eksport fra disse Kanter. Kulfragterne til Middelhavet er allerede en Kende svagere pr. Juli for store Dampere, antagelig netop paa Basis af et forventet bedre Returmarked pr. August. De Rater, som for Øjeblikket kan faas fra Sortehavet, er ikke fristende, idet der fra Odessa eller Nikolajeff for store Baade kun bydes 6/6 til udsøgt Havn for Lastning sidste Uge af Juli, 7/6 pr. 1/10. August, og 8/6 pr. anden Halvdel August. For Kul fra Cardiff er der sluttet store Dampere til 5/9 Genua eller Savona, hvilket er omtrent uforandret, men til den østlige Del af Middelhavet er Fragterne lavere, og der er saaledes betalt 6/7½ à 6/9 Venedig, 5/9 à 6/ til Aleksandria,

5/4½ à 5/6 Port Said. Sidst betalte Rater fra San Lorenzo Grænsen er 10/O. C. for en prompt 5,000 Tons Baad, 11/ for 4,000 Tons Baade pr. 1/15. Juli. I andre Retninger er der saa godt som ingen Forandringer, og vi kan i det væsentlige henholde til forrige Uges Noteringer.

Havarier og Forlis.

Hans. Skomert af Svendborg, er d. 23. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Kjøbenhavn med en Ladning Havre, returneret til Svendborg i læk Tilstand. Maa losse og reparere; Ladningen føres frem med andet Skib.

Acti, Galease af Viken, er d. 23. ds. strandet i Grønsund og straks efter fyldt med Vand. Besætningen, 3 Mand, forsøgte at redde sig i Skibets Baad, men denne kæntrøde, og alle tre Mand druknede. Der er afgaaet Assistance til Skibet.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. St. John 21. ds. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Riga 19. ds. til Rotterdam. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Manchester 22. ds. til Fowey. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbelton 18. ds. til Dublin. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Glasgow 19. ds. til Newmills. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Blyth 20. ds. til St. Petersburg. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Newcastle 20. ds. til Pozzuoli. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Petersburg 17. ds. til Port Talbot. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. St. Petersburg 22. ds. til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, ank. Dunkerque 19. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 21. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Repola 19. ds. — London, Bom, afg. Jacobstad 19. ds. til Hull. — Paris, Tholander, afg. Methil 23. ds. til Kjøbenhavn. — Bryssel, Kaas, ank. Swine-münde 23. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Neufahrwasser 19. ds. til Methil. — Wien, Boeck Hansen, ank. Malmö 22. ds. — Roma, v. Thun, ank. Wasklot 22. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Helsingfors 18. ds. Nancy, Th. Nielsen, ank. Burntisland 22. ds. — Nordsøen, Gram, ank. Ystad 21. ds. — Ellen, Hansen, ank. Huelva 21. ds. — Fylla, Christensen, ank. Burntisland 22. ds. — Gerda, Iversen, ank. Stolpenmünde 21. ds. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingor 22. ds. for Tayport. — Johanne, Thøgersen, ank. Tornea 23. ds. — Napoli, Brinch, pass. Hanstholm 22. ds. for Königsberg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Wismar 21. ds. — Nerma, K. M. Nielsen, pass. Helsingor 22. ds. for Kings Lynn. — Alfa, Lauritsen, afg. Swansea 22. ds. til Landskrona.

Det ostasiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 20. ds. til Port Said. — Cathay, Thomsen, ank. Antwerpen 15. ds. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 11. ds. til Soesoe. — Siam, Cortsen, afg. Kobe 22. ds. til Mojt. — Cambodia, Knudsen, afg. Tjilatjap 12. ds. til Suez. — Indien, Berg, afg. Port Said 19. ds. til Marseille. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Anambu, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 22. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Kjøbenhavn 23. ds. til Rotterdam. — St. Jan, Ingemann, ank. Dominica 23. ds. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 23. ds. til Havre.

Torm. Sara, Jensen, afg. Ghent 20. ds. — Helene, Sørensen, ank. Riga 22. ds. — Agnete, Petersen, afg. Blyth 20. ds. — Hermia, Hansen, afg. Burntisland 18. ds. — Alice, Schultz, ank. Ghent 18. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 23. ds. til Kratzwick. — Fulton, Jørgensen, afg. Sikragen 20. ds. til Ghent. — Newton, Andersen, ank. Windau 23. ds. — Edison,

Sorensen, afg. Libau 18. ds. til Ghent. — Washington, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 22. ds. til St. Petersborg.

Frø. Austa, Bagger, ank. Rendsburg 21. ds. — Vera, Thing afg. London 22. ds. til West Hartlepool. — Freja, Nielsen, ank. Kalundborg 24. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Bremen 24. ds. til Hamburg. —

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Gabes 21. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Huelva 17. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. Trångsund 24. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Kotka 21. ds. — Helga, Vaaben Hansen, afg. Sundsvall 22. ds. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 20. ds. — Elna, Rathje, afg. Archangel 24. ds. — Therese, Pedersen, ank. Åbo 23. ds. — Simone, Møller, ank. Hudiksvall 21. ds. — Jeanne, Löffler, afg. Bona 19. ds. — Vera, afg. Neder Calix 18. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Söderhamn 20. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brandt, ank. Stettin 25. Maj. — Ekliptika, Hemmingsen, pass. Algier 16. ds. for Stettin. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Korsør 24. ds. — Urania, Clausen, ank. Methil 22. ds. — Nordland, Petersen, ank. Söderhamn 24. ds. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Antwerpen 23. ds. til Grangemouth. — England, Andersen, ank. Gibraltar 23. ds. — Holland, Poulsen, ank. Reval 21. ds. — Rusland, Madsen, afg. Boston 20. ds. til Gelle. — Lady Furness, Clausen, afg. Methil 22. ds. til Hamburg. — Svend, Schmidt, ank. Burntisland 18. ds. — Annette Fournes, Larsen, ank. Kotka 24. ds. — Dronning Olga, Petersen, ank. Zaandam 13. ds. — Europa, Hansen, afg. Cardiff 20. ds. til Archangel. — Tyskland, Danstrup, ank. Grimsby 23. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Gelle 21. ds. — Frankrig, Friis, afg. Kiel 23. ds. til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 19. ds. — Brattingsborg, Svendsen, ank. Aarhus 18. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Antwerpen 18. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. St. Petersborg 23. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 24. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Ny Karleby 22. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Stettin 16. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Ghent 24. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Calais 19. ds. — Stegelborg, Albertsen, afg. Huelva 13. ds. til Königsberg. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 12. ds. — Søborg, Hansen, ank. Uleåborg 14. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. Barry 20. ds. til Oran.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Orbeck, afg. Hamburg 23. ds. til Sunderland. — Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 7. ds. — Marselisborg, Rohde, ank. Cardiff 23. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Huelva 8. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Hungersborg 19. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Sautander 16. ds. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Newport 24. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 15. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. St. Petersborg 20. ds. til Ghent. — Dansborg, Kühl, ank. Oran 20. ds. — Jøgersborg, Larsen, ank. Calais 20. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. Cardiff 23. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Wiborg 23. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 19. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Hull 23. ds.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Swinemünde 23. ds.

Svendborg. Peter Marsk, Borgesen, aøk. Sunderland 23. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Oxelüsund 21. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Methil 18. ds. til Kronstadt. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 23. ds.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, afg. Newcastle 18. ds. til Kronstadt.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Kemi 18. ds. — Alexy, Lorentzen, afg. Hull 22. ds. til Trelleborg. — Dagny, Sorensen, afg. Bilbao 18. ds. til Kratzweick. — Mary, Clausen, ank. Brahestad 18. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Sunderland 23. ds. — Ingrid, Winther, afg. Rotterdam 23. ds. til Tynen. — Karen, Eriksen, afg. Burntisland 23. ds. til Stockholm.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Rouen 24. ds. — Russia, Poulsen, ank. Burntisland 22. ds. — Carl Hecksher, Starek, afg. Burntisland 20. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Eriksen, afg. Methil 21. ds. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 17. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 17. ds. — Livonia, Skov, ank. Dunkerque 19. ds.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Patria, Dam Larsen, afg. Bona 24. ds. — Gratia, Sorensen, ank. Genua 21. ds. — Astoria, Nielsen, ank. Filadelfia 21. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brako 20. ds. — Gallia, Nielsen, afg. Newcastle 23. ds. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Newcastle 22. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. Rotterdam 24. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Yxpila 20. ds. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 13. ds. — Carbonia, Mathiesen, afg. Archangel 19. ds. — Estonia, Winckler, ank. Calais 19. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Nyland 19. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Forshy 23. ds. — Scallia, Jensen, ank. Stettin 22. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Grangemouth 22. ds. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 10. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Neapel 24. ds.

Svendsen & Christensen. II. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Blyth 24. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Lübeck 23. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Hernessand 23. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Burntisland 23. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Newcastle 22. ds.

Ærø. Emanuel, Hansen, ank. Jacobstad 23. ds.

Danmark. Ausgar, Madsen, afg. Archangel 19. ds. til Gand. — I. N. Mødvig, Holm, afg. Burntisland 23. ds. til Swinemünde. — Helge, Olsen, ank. Brønen 14. ds. — Rolf, Olsen, afg. St. Petersborg 23. ds. til Rotterdam. — Niels R. Fiinsen afg. Newcastle 18. ds. til Kronstadt.

Sejlskibe.

Renne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 14. ds. — Amalie, ank. Rügenwalde 14. ds. — Bølggen, ank. Kjøbenhavn 14. ds. — Mercantil, ank. Kjøbenhavn 15. ds. — Karen, Larsen, er ank. til Falmouth. — Veset ank. Drammen 16. ds. — Herman Olsen er ank. til Kiel. — Enighed, Trandberg, ank. Nykjøbing (Mors) 18. ds. — Ane Kathrine ank. Nykjøbing (Falster) 18. ds. — John Hintze, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Hermod, Gronvald, er ank. til Holtenau. — Argus, Holm, er ank. til Oscarshamn.

Svendborg. Urda, Pilegaard, ank. Langesund 14. ds. — Najaden, Rasmussen, ank. Königsberg 16. ds. — Freir, Brandt ank. Åbo 16. ds. — Lindhardt, Madsen, ank. Karrebæksminde 15. ds. — Fulvia, Petersen, ank. Luleå 15. ds. — Union, Olsen, ank. Stralsund 16. ds. — Valkyrien, Hansen, ank. Kemi 16. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. Frederikshavn 16. ds. — Delos, Andersen, ank. Hargshavn 17. ds. — Kruse, Larsen, ank. Ströback 17. ds. — Neptunus, Jensen, ank. Pillau 19. ds. — Sofie, Jensen, ank. Vestmannøerne 6. ds. — Peder, Jørgensen, ank. Libau 18. ds. — Cornwall, Petersen, ank. Riga 20. ds. — Doris, Købke, ank. Ghent 18. ds. — Rota, Olsen, ank. Langøe 18. ds. — Hertha, Hansen, ank. Lemkenhafen 19. ds. — Flora, Sorensen, ank. Borgå 19. ds. — Gæa, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 20. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Gustavberg 19. ds. — Psycke, Nielsen, ank. Skellefteå 20. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Stralsund 20. ds. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Gravesend 20. ds. — Olga, Rasmussen, ank. Königsberg 21. ds. — Erhardt, Larsen, ank. Königsberg 21. ds. — Zenitha, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 21. ds. — Kirstine, Gommesen, ank. Kolding 19. ds. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Stettin 19. ds. — Elise, Andreassen, ank. Kings Lynn 20. ds. — Haabet, Andreassen, ank. Stettin 20. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Colberg 21. ds. — Iris, Hansen, ank. Rochester 22. ds. — Lyo, Jensen, ank. Travemünde 22. ds. — Venus, Jensen, ank. Rudkjøbing 19. ds. — Jens, Eriksen, ank. Grimsby 20. ds. — Minerva, Fuglsang, ank. London 20. ds. — H. I. Jensen, Larsen, ank. London 21. ds. — Vesta, Poulsen, ank. London 22. ds. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Newcastle 21. ds.

Ærø. Arietis, Andersen, ank. Räsö 22. ds. — Gloria, Fabricius, ank. Halmstad 21. ds. — Ino, Weber, ank. Leith 22. ds. — Castor, Albertsen, ank. Randers 22. ds. — Thea, Friis, ank. Rye 20. ds. — Albortha, Kromann, ank. Thurso 21. ds. — Malfridur, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21. ds. — Hans, Knudsen, ank. Antwerpen 20. ds. — Agnes, Christensen, ank. Kjeremünde 20. ds. — Forældres Minde, Christensen, var 22. ds. til Ankers i Westhay. — Pampa, Svendsen, ank. Holtenau 21. ds. — Ellen, Hansen, ank. Marstal 22. ds. — Eos, Christensen, afg. Sundsvall 18. ds. til Trazerburgh. — Vega, Hansen, ank. Vaag 22. ds. — Immanuel, Bager, ank. Charlestown 22. ds. — Uffo, Andersen, ank. Halmstad 23. ds. — Norden, Rasmussen, pass. Humlebak 21. ds. paa Rejse fra Sikeå til San Sebastian. — Herta, Krull, afg. Frederikstad 18. ds. til Bredfort. — Kirstine Jensen, Rauhauge, afg. Göteborg 21. ds. til Marokko. — Karen Sophie, e 20. ds. pass. paa 58° 40' N. Br. 2° 25' Lgd.

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.

INDHOLD:

Nordisk Skibsrederforenings 19. Aarsberetning. — Kjøbenhavn, d. 26. Juni 1908. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1386. Taagesignal forandres midlertidig. Fyrskibet »Hals«, Kattegat. I Juli Maaned 1908 vil Taagesignalet i Fyrskibet »Hals«, medens Dampirenen er under Reparation, kun blive givet med Haandkrafts-Taagehorn.

1387. Fyrskibet »Kobbergrund« inddraget. Kattegat. Den 20de Juni 1908 er Fyrskibet »Kobbergrund« inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1274. Kjøbenhavn 1908). (Kort Nr. 144, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 214. Fyr-kort., Nr. 85).

1388. Sten fundet. Helnæs SØ. Lille-Bælt. Ved Opmaalning 1908 er en stor 2.3 m Sten fundet i 3.3 m Vand paa Landgrunden SØ for Holnæs, 2370 m S. 52° Ø. for Helnæs Kirke. (Kort Nr. 117. Danske Lods, Side 384).

1389. Stejnulle fundet. Møns SØ-Kyst. Hjelms-Bugt. Østersøen. Ved Opmaalning 1908 er i Hjelms-Bugt fundet en lille Stejnulle med en mindste Dybde af 6.3 m. Den ligger i over 10 m Vand c. 1¼ Sm fra Land, paa 54° 54' 4" N. Br. 12° 16' 48" Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 139, 157 og 160. Danske Lods, Side 414).

1390. Vragmøster findes ikke. Møns S. og Falsterbo SØ. Østersøen. Vragmøsterne, der er rapporteret at ligge 4 Sm SØ. fra Møns Fyr og SSV. for Falsterbo, er eftersøgt og findes ikke, men paa disse Steder laa Vagere til Brug ved Opmaalning. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1326 og 1328 samt 1117. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1391. Forestaaende Forandring af Fyr. Fyrskibet »Svinbådan«, Sverig. Om trent den 1ste November 1908 forandres Fyrkarakteren paa Fyrskibet »Svinbådan« fra to røde, faste Fyr til et rødt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Skillet

* Reduktionsinbel 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.

Ø.-lige Del af Long Sand Shoal er tillaget og laar forandret sig. Den S.-ligste af de to store, sorte Tønder ligger paa 51° 34' 20" N. Br. 1° 27' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1214. Kjøbenhavn 1908).

1412. Pier forlængt, Fyr og Tønder. Southwold Harbour, River Blyth. Ved Southwold Harbour er N.-Pieren forlængt c. 73 m og S.-Pieren c. 64 m. Paa N.-Pierens Yderende er færdigt et hvidt Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek. 52° 18' 40" N. Br. 1° 40' 40" Ø. Lgd. Paa S.-Pierens Yderende er færdigt et rødt, fast Fyr.

De to røde, faste Fyr, der vistest paa N.-Pieren, er slukket. En rød Tønde er i 5.3 m Vand udlagt ved N.-Siften af Løbet og en sort Tønde i 5.3 m Vand ved S.-Siften af Løbet, henholdsvis 1½ Kbl S. 80° Ø. og S. 34° Ø. fra Fyret paa N.-Pieren. Der er 3 m Vand paa Barren midt imellem Tønderne. (Kort Nr. 119 og 180).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1413. Fyr slukkes. Leasowe og Hoylake. River Mersy. England. Den 15de Juli 1908 slukkes Leasowe hvide, faste Fyr, 53° 24' N. Br. 3° 7' V. Lgd., og Hoylake hvide, faste Fyr, 2¼ Sm S. 62° V. fra det forstuvvite.

1414. Fyr tændt. Kettletoft Bay, Sanday, Orkney Islands. Et hvidt, fast Fyr er færdigt paa Pierhovedet i Kettletoft Bay. Det lyser fra S. 8° Ø. gennem S. til S. 11° V. Brændetid: 1ste August—30de April. 59° 13' 55" N. Br. 2° 35' 45" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1415. Grund fundet. Teviec SØ. Quiberon, Frankrig. En 4 m Klippegrund er fundet SØ. for Øen Teviec, c. 1.3 Sm N. for Punt Beg en Aud, i S. 58° Ø. fra Kapellet Saint Michel. 47° 33' 27" N. Br. 3° 9' 45" V. Lgd.

1416. Tønder flyttet. Vigo, Spanien. I Vigo Bay er El Cabezon røde Spids-tønde flyttet 1.3 Kbl N. 32° V. hen og ligger nu i 13.3 m Vand, 4¼ Kbl N. 16° V. fra Bouzas Kirke. Cabo de Mar hvide og røde Spidsfønde med Stage og Ballon er flyttet ½ Kbl V. efter og ligger i 18.3 m Vand, 14¼ Kbl S. 79° V. fra Bouzas Kirke. Bouzas Kirke: 42° 13' N. Br. 8° 44' Ø. Lgd.

1417. Tønder udlagt. Old Calabar River. Guinea Bugt. Afrika. I Old Calabar River indløb er følgende Tønder udlagt: Peacock Crossing røde Spidsfønde med Stage og Bur paa 5.3 m Pladen 4½ Sm N. 62° Ø. fra Tom Shot Point og i S. 40° Ø. fra Marshall Point. 4° 38' N. Br. 8° 23' Ø. Lgd.

Ikang røde Spidsfønde med Stage og Bur i 5.3 m Vand, 4.3 Sm N. 86° V. fra Parry Point, og i S. 3° V. fra Richardson Point. Oron Crossing sorte Tønde i 3 m Vand. En hvidt Baake paa V.-Siften af Parrot Island.

Den røde Tønde Nr. 1 er ombyttet med en sort Stumtønde med Stage og Bur, og hedder Tom Shot Tønde.

Tønde Nr. 2 Qna har nu Stage og Bur og hedder Kva. Den røde Spidsfønde Nr. 3, Green Patch, er ombyttet med en sort Stumtønde med Stage og Bur.

Jones Crossing røde Spidsfønde har Stage og Bur. En rød Spidsfønde er udlagt ved Elbow Bank i Tom Shot Channel, 1 Sm N. 58° Ø. fra West Point Baake. Den røde Stumtønde 11 Kbl S. 26° V. fra Tom Shot Point er inddraget.

1418. Fyr forandret. Table Bay. Paa Table Bay Bølgebrøder er det grønne Fyr slukket og et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., tændt 14 m fra Bølgebrøderens Yderende, 315 m N. 70° Ø. fra Flagstangen paa Bølgebrøderen. Flammens Højde: 13.3 m. Synsviddens: 7 Sm. Det lyser fra N. 66° V. gennem N. og Ø. til S. 21° Ø. Linsapparat af 4de Orden. Rødt og hvidt vandret stribet, 10 m højt Taarn.

har et Taarn til Fyret i Skedel for de to Master, som det nu har. (Kort Nr. 127, 144, 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Lods, Side 249).

1392. Vrag borttaget. Karlstrona Skærgaard. Jagten, som var sunket 5. Kul 0, for Almi Bænk, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1329. Kjøbenhavn 1908).

1393. Forestaaende Forandring af Fyr. Søgestad. Om trent den 1ste September 1908 forandres Søgestad Fyr til at vise Tre-Blink hver 15 Sek. Lyset bliver hvidt over Søen, rødt over Landgrunden. Samtidig forstærkes Fyret. (Kort Nr. 206).

1394. Afmærkning. Gålfjælden. Sødermanland Skærgaard. Farvandet til Andervik NØ for Tross er nu afmærket. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 115. Kjøbenhavn 1908«).

1395. Afmærkning. Svindersvik. Stockholm. Afmærkningen i Svindersvik er nu foretaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 116. Kjøbenhavn 1908).

1396. Taagesignal oprettet. Sommers Fyr. Finske Bøgt. Rusland. Ved Sommers Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 1 Min 12 Sek. giver Ek-Stød af 7 Sek. Varighed. 600 127 N. Br. 270 387,5 Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

1397. Grund afmærket. Dievenow. Tyskland. I Dievenow mellem Gaultitz og Wollin, e. 2 Kil N. for Reetz Værft, er udlagt en Spiritonde F. I, paa 530 507 17 N. Br. 140 377 227 Ø. Lgd. og 1 Kil N. for Reetz Værft en Spidsstønde Nr. 25 a paa 530 497 537 N. Br. 140 377 197 Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1398. Grund fundet. Sild Fjord. Bohus, Sverige. En 5, m Grund er fundet N. for Den Rannem i Sild Fjord. 370 477 457 N. Br. 110 387 87 Ø. Lgd.

1399. Forandring af Fyrlamper. Norge. Den 1ste Juli 1908 forandres følgende Fyrlamper saaledes:
Torsø Fyrlampe fornyrkes V. for S. 450 Ø., fri V. om Hausene, i øvrigt uforandret.

Oldero Fyr fornyrkes paa begge Sider af Indløbet mellem Oksø og Grønningen, og viser hvidt Lys fra S. 630 Ø. S. Skant af Olavsholmen, til S. 610 Ø., fri N. om Dvergsø, fra S. 400 Ø., fri V. om Grønningeholmen, til S. 310 Ø., fri Ø. om Skibholmen, og fra S. 50 V. gennem V. til N. 500 V., i øvrigt uforandret. Bragde skjulder delvis Lyset i Flekkerensund. (Kort Nr. 196).

III. Nordsejen, Nordhavet og Hvide Hav.

1400. Tænding og Forandring af Fyrlamper. Norge.

I 1908 kendes følgende Fyrlamper paa Norges Kyst:

Laudrøpnynten, Langenuten	e. 690 377 357 N. Br.	50 237 307 Ø. Lgd.
Nordens, Mauger, 2 Stk.	e. 610 57 157	40 487 57
Rudvangen, Søgnelfjord.	630 287 57	50 107 407
Suloholmen, Binningsvæet, Nordsmølen.	630 297 207	50 17 457
Hansen,	660 197 557	80 07 207
Glanmeset, Melo	680 57 57	130 407 407
Mortsund, Løfoten.	680 57 57	130 427 257
Havna, Reine, Løfoten.	670 567 407	130 87 107

Den 13de Juli 1908 forandres Napholmen Fyrlampe til at vise Lys med Gruppe-Formærker. (Kort Nr. 88).

1401. Baee fundet. Flatholmen—Rott. Tananger. Mellem Flatholmen og Rott, 600 m SSV. fra Bouju paa Midflaerren, er fundet en 5, m Baee.

1402. Sten fundet. Loreley Bank NØ. Tyskland. Vraget Ø. for Helgoland er forgrævet efter søgt, men man har der ved fundet mange Sten, der ligger i 12 à 13

m Vand og rager 2 à 3 m op over Bunden. 540 137, N. Br. 80 17 Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1289. Kjøbenhavn 1908).

1403. Tønders Beilgenhed. Falsches Tief. Eiben. I Falsches Tief ligger Tønderne nu saaledes:

Den røde og sorte Baekelonde med Ballon »Falsches T.« paa 540 47 37 N. Br. 80 387 457 Ø. Lgd. Tonde A paa 540 17 307 N. Br. 80 357 117 Ø. Lgd. Tonde B paa 540 17 07 N. Br. 80 357 507 Ø. Lgd. Tonde C paa 540 07 67 N. Br. 80 367 547 Ø. Lgd. Tonde D paa 530 587 577 N. Br. 80 377 597 Ø. Lgd. Tonde E paa 530 587 297 N. Br. 80 387 237 Ø. Lgd. Tonde F paa 530 577 517 N. Br. 80 387 97 Ø. Lgd. Tonde I paa 540 37 167 N. Br. 80 347 217 Ø. Lgd. Tonde 2 paa 540 27 267 N. Br. 80 357 157 Ø. Lgd. Tonde 3 paa 540 17 477 N. Br. 80 367 27 Ø. Lgd. Tonde 4 paa 540 17 07 N. Br. 80 367 497 Ø. Lgd. Tonde 5 paa 540 07 207 N. Br. 80 377 127 Ø. Lgd. Tonde 6 paa 530 597 307 N. Br. 80 377 377 Ø. Lgd. Tonde 7 paa 530 587 417 N. Br. 80 387 307 Ø. Lgd. Tonde 8 paa 530 587 157 N. Br. 80 387 277 Ø. Lgd. Tonde 9 paa 530 577 307 N. Br. 80 387 287 Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1005. Kjøbenhavn 1908).

1404. Forandring i Afmærkning. Østebank N. Eiben. N. for Østebank er ved Neufeld Watt nultet 4 sorte Spidsstønder Nr. 1—4 og ved Grundens N. Side 3 røde Spiritønder A, B og C. Tønderne ligger saaledes: Nr. 1 paa 530 517 507 N. Br. 80 357 527 Ø. Lgd. Nr. 2 paa 530 527 447 N. Br. 80 587 427 Ø. Lgd. Nr. 3 paa 530 537 377 N. Br. 90 17 247 Ø. Lgd. Nr. 4 paa 530 537 177 N. Br. 90 47 27 Ø. Lgd. A paa 530 517 447 N. Br. 80 577 487 Ø. Lgd. B paa 530 527 77 N. Br. 80 597 577 Ø. Lgd. C paa 530 527 247 N. Br. 90 17 567 Ø. Lgd.

Den røde Stumpstønde Østebank N. er inddraget.
1405. Tønder flyttet. Aussen Jæde. Den hvide Baekelonde Jædeplate N ligger nu paa 530 507 467 N. Br. 70 577 457 Ø. Lgd., og Tonde H paa 530 477 297 N. Br. 80 477 87 Ø. Lgd.

Paa Grund af Forandring af Almsener Sand og H-Plate er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes:

I Alte Jæde: Lystønde A/J1 paa 530 507 467 N. Br. 80 07 07 Ø. Lgd. Den sorte Spidsstønde A/J2 paa 530 507 167 N. Br. 80 17 347 Ø. Lgd. Den røde Spiritønde A/JD paa 530 497 187 N. Br. 80 37 427 Ø. Lgd. Den sorte Spidsstønde A/J3 paa 530 487 77 N. Br. 80 57 47 Ø. Lgd.

I Minsener Farvandet: Den røde Spiritønde G paa 530 487 227 N. Br. 80 27 197 Ø. Lgd. Den sorte Lystønde S paa 530 477 147 N. Br. 80 47 587 Ø. Lgd.

1406. Tønde udlægges. Ems. Ved N.-Enden af Hundrøpplate mellem Spiritønderne W C og W E skal udlægges en rød Spiritønde W D med Ballon over V.-Ilg Topbetegnelse. Ballonen paa Spiritønde W E borttages.

1407. Fyr forandret. Rottumeroog. Ems. Holland. Rottumeroog faste Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra N. 120 V. til N. 40 V., rødt Lys fra N. 40 V. gennem N. til N. 360 Ø., og hvidt Lys fra N. 360 Ø. til N. 440 Ø. 530 327, N. Br. 60 337, Ø. Lgd.

1408. Drivende Vragmæt. Ijunden V. Den 7de Juni 1908. 15 Sin V. for Ijunden. En svær Mast, 2 m over Vandet, fast i et Vrag.

1409. Forestaaende Forandring af Fyr. Ijunden. I 1908 skal Ijunden 0-lige Fyr fornyrkes til et Lynfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn af 1/10 Sek.s Varighed. Flammens Højde: 52 m. Synsvinden: 19 Sin. Lysvæn: 32 Sin.

Om trent den 1ste August kendes derfor et midlertidigt Fyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink af 1/10 Sek.s Varighed. Flammens Højde: 50, m. 520 277, N. Br. 40 347, Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

1410. Undervands-Taagesignal. Fyrskibet »Maas«. Om trent midt i Juni 1908 oprettes Undervands-Taagesignal i Fyrskibet »Maas«. Det gives med 4 Slag paa Klokkeren hver 12 Sek., saaledes: Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 6 Sek. Man maa dog foreløbig ikke stole paa Signalet. 520 17, N. Br. 30 537, Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

1411. Long Sand Shoal. Tøndes Beilgenhed. Themson. England. Den

- R 761 W. India Islands and Caribbean Sea, Sheet I., comprising Florida Strait, Bahama Isls., and the Greater Antilles. New variation curves and compasses. Pris: 3 sh.
- R 763 W. India Islands and Caribbean Sea, Sheet III., comprising the Coast of Central America with the off-lying dangers extending to Jamaica. New variation curves and compasses. Pris: 3 sh.

1410. Vraes Beliggenhed. Funchal. Madeira. Vraget af Lægteren »Macedon« ligger sunket i Bahia do Funchal, 3 Kbl S. 27° 0. fra Ilheu Fyr. 32° 37' 42" N. Br. 16° 55' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 83. Kjøbenhavn 1908).

1420. Opmaalingstamper. Northumberland-Strait, Nova Scotia. Opmaalingstamperen »Gulnare« kan ligge til Ankers i Northumberland Strait eller i Nærheden. Den viser Signal som et Skib, der ikke kan manøvrere, Taagesignal gives med et langt Slød efterfulgt af to korte Slød.

Skibsførere anmodes om at holde vel klar af Skibet.

1421. Forandring af Fyr. Cape Fourchu. Nova Scotia V.-Kyst. Den 1ste Juli 1908 forandres Cape Fourchu Fyr til et hvidt Lyufyr, der hver 2 1/2 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 1/4 Sek., Mørke 2 1/4 Sek. Flammens Højde 37 m. Synsviddens: 17 Sm. Linsapparat af 2den Orden. Fyrtaarnets Højde: 20 m.

1422. Fyrskibet »Boston« midlertidig ombyttet. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Boston« Nr. 54 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 66. Fyr, Taagesignal og Undervandssignal er uforandret.

1423. Fyrskibet »Händlerchief« midlertidig ombyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. Fyrskibet »Händlerchief« Nr. 4 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyrene er uforandret, Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

1424. Fyrskibet »Ram Island Reef« midlertidig ombyttet. Fishers Island Sound. Connecticut. Fyrskibet »Ram Island Reef« Nr. 23 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Fyret er uforandret, Taagesignal gives med Klokke, hvorpå der slaas med Haandkraft.

1425. Fyrskibet »Bartlett Reef« atter udlagt. Long Island Sound. Connecticut. Fyrskibet »Bartlett Reef« Nr. 16 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 965. Kjøbenhavn 1908).

1426. Fyrskibet »Fire Island« midlertidig ombyttet. New York. Fyrskibet »Fire Island« Nr. 68 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast; Taagesignalet er uforandret, og Undervandssignalet gives med Nr. 68. Kommer Sirenen i Løden, gives Taagesignal med Klokken, hvorpå med Haandkraft slaas 7 Slag hver Minut.

1427. Fyrskibet »Sandy Hook« atter udlagt. New Jersey. Fyrskibet »Sandy Hook« Nr. 51 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1084. Kjøbenhavn 1908).

1428. Vrag borttaget. Kill van Kull. New Jersey. Vraget af Kullægteren »David Baxter«, som var sunket i Kill van Kull, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1317. Kjøbenhavn 1908.)

1429. Fyrtaarn og Baake forandret Farve. Cape Romain. South Carolina. Cape Romain Fyrtaarns Farve er nu forandret. Cape Romain Baake, der er et gammelt Fyrtaarn, c. 60 m S. 39° V. fra Fyrtaarnet, er malet rød. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 967. Kjøbenhavn 1908.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1430. Fyr slukket. West Pass Bar forreste Ledefyr. Apalachicola Bay, Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. West Pass Bar forreste Ledefyr paa SØ-Pynten af St. Vincent Island er permanent slukket. Fyrbanken forbliver staaende. 29° 38' 3" N. Br. 85° 6' 15" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1431. Tønder udlagt. Iles d'Hyères. Frankrig. I Passe du Petit Ribaud er Førtønder udlagt saaledes: 1 20 m Vaud, 1050 m N. 64° 0. fra Grand Ribaud Fyr, 1290 m N. 56° 0. fra samme Fyr, 860 m N. 49° 0. fra samme Fyr, 825 m N. 75° 0. 6. fra samme Fyr, og 1275 m N. 75° 0. fra samme Fyr.

I Petit Passe er udlagt to hvide Tønder 575 m S. 25° Ø. fra den Estereel. S. for Høyens Red er udlagt to hvide Tønder 2000 m N. 23½° V. for det lille, hvide Hus paa Batteriet Nedes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1165. Kjøbenhavn 1908.)

1432. Tønder forandret. Palermo, Sicilien. Tønden midt for Indløbet til Palermo Haven er indtaget. Tønden ved grunden Ø. for Fort Castellmare ligger i S. 22° V. fra S.-Molens Hoved. Yageren 665 m N. 88° V. fra Fyret paa N.-Molens Hoved findes ikke.

1433. Uddybningsmaskine sunket. Bari, Italien Ø.-Kyst. En Uddybningsmaskine er sunket i Bari Haven. Den er til Dels over Vandet og om Natten afmærket med to røde Lanterne lodret for hinanden.

1434. Grund. Bucht Koronacna, Sebenico. Gen Morter SV. Østerrig-Ungarn. I Bucht Koronacna er fundet en 7 m i Grund, 13½ Kbl N. 32° V. fra Fyret paa Klippen Kukuljar. 43° 46' N. Br. 15° 37' Ø. Lgd.

1435. Søminevejsplads. Ankring forbudt. Kertch Stræde, Rusland. En Søminevejsplads begrundes saaledes: En Linie fra Tuzla Spit Yderende i N., 6 Kbl, derfra i V. til Cape Pavlovski; en Linie fra Tuzla Spit Yderende i V., 13 Kbl, og derfra i N. til Plagstangen paa Kertch Fort. Det er hvert Aar fra 4de Maj til 28de Oktober forbudt at ankre inden for disse Grænser. Tuzla Spit Yderende: 45° 18' N. Br. 36° 29' Ø. Lgd.

1436. Fyrs Lyssinkel forandret. Novorossisk. Ved Novorossisk er S.-Grænsen for det røde, faste Fyr paa V.-Molens Hoved forandret til S. 19° Ø.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst

1437. Baake opfort. Thebis Reef, Yentio. Røde Havs Ø.-Kyst. En 8 m høj Jernbaake er opfort paa Thebis Reef. 23° 38' N. Br. 38° 17' Ø. Lgd.

1438. Fyrskib ombyttet med Lystønde. Aden, Gulf of Aden. Aden Inner Fyrskib er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser to røde, faste Fyr, 2 Kbl N. 51° V. fra Ras Marbut. 12° 47' N. Br. 44° 58' Ø. Lgd.

Ras Marbut Fyrskib ligger paa Station og har ikke været ombyttet. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 717. Kjøbenhavn 1908.)

1439. Fyr forandret. Parti, Orissa Kyst, Bay of Bengal. Den 1ste August 1908 forandres Parti hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-formorkiser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Linsespejlet af 4de Orden. I øvrigt er Fyret uforandret. 19° 47' N. Br. 85° 49' Ø. Lgd.

1440. Baake beskudiget. Oyster Reef, Arakan River, Birma. Oyster Reef Baake er beskudiget og kun forsvinde. 20° 5' N. Br. 92° 39' Ø. Lgd.

1441. Munder Vulkaner. Ramree Harbour Indløb, Arakan Kyst. Adgang til Ramree Harbour er en lille Munder Vulkan i Virksomhed i 6 m Vand, 4½ Sm S. 89° V. fra Money Point. 18° 18' N. Br. 94° 14' Ø. Lgd.

En Munder Vulkan har dannet en lille Ø, der kun er lidt over Vandet, 5½ Sm S. 19° Ø. fra Midten af Unguan Island. 18° 21' N. Br. 93° 56' Ø. Lgd.

X. Asiens O.-Kyst med Japan.

1442. Afmærkning. Kocaela Langsar, Langsarbaai, Sumatra Ø.-Kyst. I Farvandet Ø. for Teloga Toedjoeh i Langsarbaai, kaldet Kocaela Langsar, er udlagt 3 hvide Spidsstønder og 3 sorte Stumpstønder. Teloga Toedjoeh: 4° 33' N. Br. 98° 3½ Ø. Lgd.

1443. Tønde udlagt. Tjalangbaai, Sumatra V.-Kyst. En hvid Spidsstønde er i 9. m Vand udlagt ved N.-Enden af Tjalangrif, S. for Ripesbaai: 4° 37' N. Br. 95° 35' Ø. Lgd.

1444. Oplysninger. Banka NO.-Kyst. Flaaden paa Ankerpladsen ved Panekal Pihang er forsvundet. Koralleret paa denne Ankerplads, paa 2° 6' 10" S. Br. 106° 14' 30" Ø. Lgd., og i m Stenen i Sm S. 47° V. fra den Pandjang S.-Punt, paa

2° 10' 20" S. Br. 106° 15' 30" Ø. Lgd. falder tørre ved Springtidss Lavvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 834. Kjøbenhavn 1908.)

1445. Dybde. Soerabaia, Java N.-Kyst. I det V.-lige Farvand til Soerabaia var der i April 1908 paa Barren i Fyrinjen Sambhangan—Oeljoeng Piring 4. m Vand.

1446. Forandring af Fyr. Øen Arkona, Kiautschou Bucht, China. Det røde Fyr med Formorkiser paa Øen Arkona er slukket og to midtertidige, grøne, faste Fyr, lodret for hinanden, tænkt paa det gamle Taarn. De lyser fra Hlts Huk over N. til Ø. Flaammens Højde: 24 m for det øverste Fyr. Lysevnen: 2 Sm. 36° 3' 12" N. Br. 120° 18' 49" Ø. Lgd.

1447. Fyr flyttet og forandret. Aopei, Taiwan V.-Kyst, Japan. Et hvidt, fast Fyr er tænkt paa N.-Siden af Træet paa den 26 m høje Høj ved Aopei. Flaammens Højde: 23 m. Synsvindten: 10 Sm. Det lyser fra S. 8° Ø. Genem S. og V. til N. 80° V. Hvidt, cylindrisk, 5 m højt Taarn. 23° 0' 5" N. Br. 120° 9' 20" Ø. Lgd.

De to hvide Fyr 2 Kbl NV. for ovennævnte Fyr er slukket.

1448. Vrag. Tansui (Tamsui) Ko, Taiwan N.-Kyst. Damperen »Chidoria« ligger sunket i Indløbet til Tansui Ko, fra det gamle Fyrtaarn i S. 39° V., fra Tansui Havn Fyr i N. 87½° V. 25° 10' 38" N. Br. 121° 23' 48" Ø. Lgd.

1449. Oplysning om Vrag. Shimonoseki Kalkyo. Vraget af »Katsuno Maru«, som laa paa 33° 56' 28" N. Br. 130° 55' 52" Ø. Lgd., er borttaget. Vraget i Osone Se, som laa paa 33° 55' 21" N. Br. 130° 53' 4" Ø. Lgd., er forsvundet. Tønden ved »I-rato Maru«, som laa paa 33° 57' 7" N. Br. 130° 51' 42" Ø. Lgd., er forsvundet.

1450. Tidsignal. Moji Ko, Shimonoseki Kalkyo. Tidsignal gives nu med Ballon paa S.-Siden af Moji City, c. 3 Kbl S. 28½° V. fra Stormsignalet ved Moji Havnkontor. 33° 56' 35" N. Br. 130° 57' 22" Ø. Lgd.

1451. Føjteønde indtaget. Kagaura Ko, Okino No, Gulf of Tokyo. Føjte-tønden, som til Forsøg var udlagt 2 Sm SO. for Koshima Zaki, er indtaget.

1452. Taagsignal forandret. Inaho Zaki, Yezo. Knaldsignalet paa Inaho Zaki, Okushiriko, der blev givet hver 20 Min., gives nu hver 10 Min. 42° 15' N. Br. 139° 33' Ø. Lgd.

1453. Taagsignal forandret. Fukuyama Bijoshi, Yezo S.-Kyst. Taagsig-nalet, der blev givet med Et-Knald hver 15 Min. paa Benten Jima, Fukuyama, gives nu hver 10 Min. 41° 25' N. Br. 140° 5' Ø. Lgd.

1454. Taagsignal forandret. Mororan Ko, Yezo S.-Kyst. Knaldsignalet paa Daikoku Jima, Mororan Ko, der blev givet hver 20 Min., gives nu hver 10 Min. 42° 21' N. Br. 140° 55' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Høg; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

England:

- England, S., Tor Bay. Pris: 2 sh.
 N. Atlantik Ocean, Bermuda Is., the Narrows. Pris: 3 sh.
 N 1315 N. Atlantic Ocean, Crete or Candia, Suda Bay anchorage. Pris: 2 sh.
 N 3691 Mediterranean, Egypt, the P. of Alexandria. Pris: 3 sh.
 R 243 Mediterranean, Egypt, Alexandria Harbour. Pris: 3 sh.
 K 3119 Mediterranean, Egypt, Alexandria Harbour. Pris: 3 sh.
 R 40 India W., Karachi (Kurrachee) Harbour. Pris: 3 sh.
 R 3632 China S., Wan Chiu Chau to Brothers Pt. Pris: 4 sh.
 R 541 Brazil, Rio de Janeiro Harbour. Pris: 2 sh.
 R 3944 W. Indies, Haiti and San Domingo, N., Fort Liberté (Dauphin), Manzanillo, and Monte Cristé Bays. Pris: 3 sh.
 R 762 W. India Islands and Caribbean Sea, Sheet II., comprising the Lesser Antilles and Coasts of Venezuela and New Granada from Gulf of Paria to Gulf of Darien. New variation curves and compasses. Pris: 3 sh.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling Onsdagen den 29. Juli d. A. Kl. 3½ i Hotel „Phønix“, Bredgade, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1907 og Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Valg af de i Følge Lovenes § 6 fratrædende Bestyrelsesmedlemmer.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.

Kjøbenhavn, den 25. Juni 1908.

P. B. V.

Aage Bramsen,
f. T. Formand.

Offentlig Skibsauktion

(Hvis Skibet ikke tidligere er solgt underhaanden) afholdes Torsdag d. 9. Juli 1908 Kl. 2½ paa Hamburgs Børs, Sal Nr. 14, over den fordelagtige hollandske Skonnertbrig „Vooruitgang“ Klasse + I 3/3 A 1. L., 204 R.-T., lastende c. 310/315 Tons paa c. 9' 1" Dybtgaaende og bygget af Staal og Jern i 1895 i Martenshoek. Dimensioner: 122' 11" x 23' 6" x 9' 10". Skibet har just her gennemgaaet Survey Nr. III, faaet større Reparationer, diverse ny Plader, ny Stormast, ny Rig og ny Sejl og er nu i god Stand. Skibet kan besigtiges her ved Henvendelse til Skibsmæglerne **Rettmeyer & Hassenmüller**, Hamburg. Telegr.-Adr.: „Rosina“ eller: **Duinker & Goedkoop**, Amsterdam. Telegr.-Adr.: „Duinkers“.

Cadenius & Grahn Kotka,

Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding Nybygning af SEJLSKIBE Reparationer.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

**C. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.**

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Internationalt

Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder
af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhague. Telefon-Nr. 42.

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.

Dr. med. Goldschmidt,

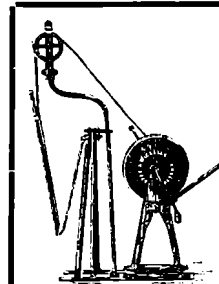
Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trætes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

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.: „Vanhaarst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremført paa Generalforsamlingen, maa være indsendt til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden Udgangen af indeværende Maaned.

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer.

f. T. Formand.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant
samt Lager af Sejdug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velmag.
Faas hos alle Skibsprovianderingshandlere samt i Hoveddepolet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.



Esbjerg
Tovværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**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.

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.

Faas i København hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹.
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgster Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er I. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Prøv engang ufortoldet **18 Kr.**

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladeen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniøren
Kontor.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreøkviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 30. Juni 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Otto Monsteds
(LIMITED)
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smerfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smeararbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

I. S. V. Weilbach,
Sæjl- og Plagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Forretning, til Afstaaelse.
Alm. i god Drift værende Sø-
Ekviperingsforretning, pas-
sende for en Skibsfører, er til
Afstaaelse mod Overtagelse af
Varelageret. Nødvendig Drifts-
kapital c. 4000 Kroner.
N. V. Peschardt,
Horsens.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrækvitter.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

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.:
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaerst“.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
 1 Kasse indeholdende
 3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
 3 Fl. rød Lamego Portvin
 faas hos d'Hrr. Skibshandlere
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Offentlig Skibsauktion

(Hvis Skibet ikke tidligere er solgt underhaanden)
 afholdes Torsdag d. 9. Juli 1908 Kl. 2¹/₂, paa Hamburgs Børs, Sal Nr. 14, over den fordelagtige hollandske Skonnertbrig „Vooruitgang“ Klasse + I 3/3 A 1.1., 204 R.-T., lastende c. 310/315 Tons paa c. 9' 1" Dybtgaende og bygget af Staal og Jern i 1895 i Martenshoek. Dimensioner: 122' 11" x 23' 6" x 9' 10". Skibet har just her gennemgaaet Survey Nr. III, faaet store Reparationer, diverse ny Plader, ny Stormast, ny Rig og ny Sejl og er nu i god Stand. Skibet kan besigtiges her ved Henvendelse til Skibsmæglerne **Reitmeyer & Hessonmüller,** Hamburg. Telegr.-Adr.: „Rosina“ eller: **Duincker & Goedkoop,** Amsterdam. Telegr.-Adr.: „Duincker“.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværket
 Gaarværkshavnen.
 Fabrik for selvsmyrende Lossehjul.
 Telf. 29,779 y.



Prima Rugbrød
 til
 Skibsproviantering.

Telefon 4922

Forstædernes

Brodtefabriker

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,
 Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
 Træffes 12-9, 6-8 Aften. Søndag 10-11
 Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
 Skibsproviantering
 Lager af Manila- og Hamptovværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Tuborg Pilsner

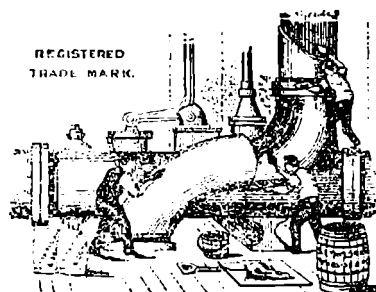
Danmarks ældste og fineste Pilsner

Tuborg Porter

Danmarks yngste og bedste Porter

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
 Tynos Isoleringmateriale
 af Intusorie-Jord
 og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
 i bulk og pressede Plader.
 Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
 illustrerede Katalog.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
 som helst Tilsætning.
 Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.
 Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officere o. lign. om
 Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

J. Melander,
 Telf. Blikkenslager. 28163
 Alt Skibsarbejde udføres
 Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen
 Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
 Specialist i
Skibsproviant.

Skibsfører Sigurdssens
Patent Fuldfarts-Loddeapparat
 er det bedste
 i Markedet.
 Officielt anerkendt af
 norsk „Veritas“ til
 Brug om Bord i Sejl-
 og Dampskibe.
 Faas hos:
F. Preisler,
 Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.
 Cardiff, 30, Evelyn Street,
 London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
 Newcastle on Tyne 21, Queen Street
 Newport mon III, Dock Street,
 Barry Dock, Dock Chambers
 og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

PALLE SØRENSEN
 LAGER AF UHRE, BAROMETRE, TERMOMETRE,
 BRILLER, PINCEAZ, KIKKERTER.

Bjorch-Jensen & Co.
 Skibsproviantering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.
 Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen.“
Telefon 7262.

P. Børgesen
 Ski- og Baadebyggeri
Vejle
 anbefaler sig med alt til Faget behørende
 Reel og billig Betjening garanteres.

E. v. Mehren
 Mægler
Kolding.
 Telegr. Adr.: „Mehren“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
 Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
 Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
 Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
 Sofartsafdeling.
 Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej V. Frederiksberg Allé 19 A St.
 Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 30. Juni 1908.

Vi har fra Mønstringskontoret modtaget følgende:

Justitsministeriet har i Skrivelse af 25. Juni d. A. resolveret, at Skibsførerne i alle Tilfælde, hvor deres Skibe gør Ophold indenfor Københavns Havnegrænser forudsat at Opholdet er af fornøden Varighed og finder Sted paa en Tid, hvor Mønstringskontoret er aabent, ved Afskedigelse af Mandskab vil have at iagttage Bestemmelsen i Lov om Mønstring af Skibsmandskab af 6. Februar 1872 § 2, jfr. Ministeriets Bekendtgørelse af 20. Marts samme Aar, samt at de, naar i andre Tilfælde Mandskab afskediges under Skibets Ophold — paa Forbisejling — udenfor Grænserne af Københavns Havn eller ved ganske kortvarig Standsning i Havnen, og nævnte Lovs § 7 saaledes kommer til Anvendelse, bør attestere Afskedigelsen i Søfartsbogen og ved første Lejlighed berigtige Afmønstringen paa Skibsbemandingslisten for en Mønstringsbestyrer eller i Udlandet for en dansk Konsul.

Det ansete engelske Tidsskrift »The Engineer« undrer sig — og som det synes med nogen Grund — over det Fænomen, at Cunard Liniens Turbinedamper »Mauretania« har slaaget alle Hastighedsrekorder, sine egne iberegnet, efter at have mistet den ene af sine fire Skruer.

Skulde virkelig det være Tilfældet, spørger Bladet, at Skibet, naar det kommer til Stykket, har to Skruer for mange. At det vilde gøre større Fart med to Skruer end med fire, og at de Skruer, der ligger længst fra Diametralplanet gør mere Skade end Gavn? Man bør ikke glemme, at de Forsøg, der er gjort paa at vinde i Fremdrivningsevne ved at anbringe Propellere i en og samme Fremdrivningslinie, er faldet uheldigt ud. Eksempelvis kan nævnes Damperen »Bessemer«, der var forsynet med fire Skovlhjul, to foran og to agtenfor Salonen, af hvilke de agterste viste sig at være næsten uden Virkning, idet de roterede i Hjulvandet fra de forreste. I flere af de første Turbinedampere forsøgte man at anbringe to eller flere Skruer paa samme Aksel, uden at man dog i noget Tilfælde opnaede noget tilfredsstillende Resultat.

Efter hvad man nu har erfaret med Hensyn til »Mauretania«, synes det berettiget at antage, at de ydre Skruer paa de store Rutebaade til en vis Grad maa fungere som »feeders« for de Skruer, som ligger nærmest Diametralplanet. Man maa haabe, at dette Spørgsmaal vil blive undersøgt saa indgaaende som muligt, thi i Virkeligheden er det af enestaaende Betydning. Det viser nemlig med forbavsende Tydelighed, hvor langt der er tilbage, inden vi fuldt ud kender de nærmere Principer for Skruefremdrivning, og det er ikke usandsynligt, at det vil være af vidtrækkende Betydning for hele Spørgsmaalet om Skibsturbiner.

Fra Udenrigsministeriet har Fællesrepræsentationen modtaget følgende Meddelelse:

»I en fra Generalkonsulatet i St. Petersborg modtagen Beretning henledes Opmærksomheden paa »Betimeligheden af, at danske Skibsførere, der i »Sommerens Løb ankommer til St. Petersborg med »deres Skibe, med Henblik for den forhaandenværende »Fare for en Koleraepidemi gøres opmærksomme paa »Smittefaren ved at drikke ukogt Flodvand, samt at de »paa det bestemteste indskærper deres Mandskaber »under Opholdet her kun at drikke vel afkogt Vand«.

Et Cirkulære herom tilstilles fra Generalkonsulatets Side enhver hertil ankommende dansk Skibsfører, umiddelbart efter Ankomsten.

»Bedre sent end aldrig«. Som bekendt er det desværre ofte hændet, at Folk er druknet i Frihavnen, og skønt den Forulykkede som Regel faar Skyld for at have været beruset, tror vi dog meget snarere, at Grunden til Ulykkerne maa søges i den mangelfulde Belysning i Frihavnen ved Nattetid, og ikke mindst i at det var saa godt som umuligt at komme op, naar man en Gang var saa uheldig at falde i Vandet.

Det er derfor glædeligt at se, at der nu — selv om vi maa sige »endelig« — gøres noget, og noget som vi finder virkelig godt, for at afværge disse Ulykkestilfælde.

Der bliver nemlig i disse Dage langs Kajerne med passende Mellemrum anbragt en Slags »life lines«.

Disse »lives lines« hænger ned fra Overkant af Kajen; de er af wire og forneden tildannet med et stort Øje, saa rummeligt at man kan sidde i det.

Endvidere bliver der malet en hvid Stribe nedad Kajmuren, som angiver Stedet, hvor en »life line« er anbragt. Denne sidste Foranstaltning vil selvfølgelig være af stor Betydning om Natten.

Mon det nu ikke ogsaa vilde være heldigt med det samme at faa anbragt lidt Gelænder ved Hjørnerne af Basinerne paa Sydkajen; saadanne Gelændere findes mange Steder i Udlandet, og netop ved Sydkajerne vilde de sikkert gøre god Fyldest.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund har den 26. Juni modtaget et Telegram fra Vestkustens Sjøfartsforening i Lysekil af følgende Indhold:

Transportarbejderne blokerer de Dampskibe, som lader Sten. Der er ingen Hindring for at lade Sejlskibe. Disse bør forlange Minimalraterne.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{10/1008.}, afsagt d. 19. Juni 1908. Dampskibsselskabet »Atalanta« i København mod A/S. »Importkompagniet« i Kalundborg.

I Henhold til et mellem Sagens Parter d. 13. August 1907 oprettet Certeparti foretog Dampskibet »H. V. Fisker« i September s. A. en Rejse fra Methil til Kalundborg med en Ladning Kul, der paa Bestemmelsesstedet udløstes til Befragteren som Ladningsmodtager.

Under den ved nærværende Ret som vedtaget Værneting anlagte Sag gør Citanterne Dampskibet »H. V. Fisker«s Rederi, Dampskibsselskabet Atalanta, gældende, at de hos de Indstævnte A/S. »Importkompagniet« har til Gode, dels Overliggedagsgodtgørelse ved Indladningen og Protestomkostninger til Beløb ialt Lst. 39.3.6, dels Overliggedagsgodtgørelse ved Udlosningen Lst. 9 og endelig for meget beregnede Losningsudgifter m. m. Kr. 100.13, som Skibet ved Afkortning i Fragten er kommen til at betale. Disse Beløb paastaar de sig tilkendt med Renter og Sagens Omkostninger, medens de Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Om det første Punkt indeholder Certepartiet — et af

de sædvanlige Baltcon Kul Certepartier — den Bestemmelse, at Ladningen skal indlastes i 120 løbende Timer (Tiden fra Lørdag Eftermiddag Kl. 2 til Mandag Morgen Kl. 6 og Kulmine-Fridage undtagen), og at Tiden skal regnes fra første Højvande efter Ankomsten paa Reden, naar skriftlig Meddelelse om, at Fartøjet er klart til at modtage den hele Ladning, er givet Befragternes Agent eller indleveret paa dennes Kontor mellem Kl. 9 Fm. og 5 Em.

Skibet ankom til Methil Søndag d. 25. August, Kl. 8,40 Em, det første Højvande efter Ankomsten indtraf Mandag d. 26., Kl. 4,15 Fm., og Kaptajnen gav Underretning om at være lasteklar samme Dag Kl. 9 Fm. Skibet kom dog først ind i Dokken Torsdag d. 29., paabegyndte Indladningen Lørdag d. 31., Kl. 1 Fm. og var færdiglastet Mandag d. 2. September, Kl. 1 Em.

Striden mellem Parterne drejer sig væsentligst om, hvorvidt Lørdag d. 31. skal medregnes til Liggedagene eller ej; i sidstnævnte Fald er det *in confesso*, at Overliggedage ikke er paaløben.

Det maa nu efter det foreliggende antages, at den nævnte Dag har været Kulgrube-Fridag, bl. a. i en Mine, hvorfra en væsentlig Del af Ladningen skulde leveres. I den Anledning førtes der nogle Forhandlinger mellem Afskibernes Agent og Skibets Kaptajn, idet Afskiberne kun vilde indlade den nævnte Dag paa Betingelse af, at Kaptajnen i saa Fald indgik paa ikke at medregne Dagen eller de Timer, i hvilken der arbejdedes den nævnte Dag, ved Beregningen af Lastetiden. Kaptajnen indgik for ikke at spille Tid og for om muligt at blive færdig i Løbet af Lørdagen paa at underskrive en Erklæring, der gik ud paa, at han, forudsat at Afskiberne bestræbte sig for (*endeavour to*) at fuldende Indladningen om Natten og at arbejde uafbrudt til Midnat, indgik paa ikke at medregne Lastetiden for denne Dag.

I Løbet af Lørdagen indskibedes der Kul fra Kl. 1,30 til 10 om Fm. og med forskellige Afbrydelser fra Kl. 1 til 10,15 om Em., men Skibet blev ikke færdiglastet, og det maatte derfor blive liggende til om Mandagen. Rederiet (og Kaptajnen, som er ført som Vidne i Sagen) hævder nu, at Kaptajnen, der ikke er særlig kyndig i Engelsk, har underskrevet Erklæringen uden at vide, hvad Ordet *endeavour* betød, og idet han forstod Afskibernes Agents Udtalelser som et Løfte om, at Skibet vilde blive færdiglastet om Lørdagen, samt at han (Kaptajnen) kun under den bestemte Forudsætning, at dette skete, gav Afkald paa at medregne Lørdagen. Hertil kan der imidlertid efter det foreliggende intet Hensyn tages. Citanterne maa være bunden ved Kaptajnens Erklæring, saaledes som den foreligger, og da der intet er oplyst om, at Afskiberne ikke har bestræbt sig for at fuldende Indladningen, vil Lørdagen — som efter Rettens Opfattelse maa falde ind under de i Certepartiet undtagne Dage, uanset, at den ikke var Fridag for samtlige de paagældende Miner — ikke kunne medregnes i Lastetiden, og de Indstævnte vil forsaavidt være at frifinde. Det bliver herefter uden Interesse at komme ind paa forskellige andre Frifindelsesgrunde, de Indstævnte har paaheraabt sig.

Om Overliggedagsgodtgørelse i Kalundborg bestemmer Certepartiet bl. a., at Ladningen skal modtages med en Gennemsnitshastighed af 450 Tons om Dagen (Søndage og Lovens Fridage undtaget), forudsat, at Damperen kan aflevere saa hurtigt. Liggetiden skal begynde, naar Skibet er anmeldt for Toldvæsenet og — enten ved Kajplads eller ventende paa saadan — er klart til at losse, forudsat at skriftlig Melding herom er givet Modtagerne før Middag; i Overliggedagspenge skulde betales Lstr. 18 pr. løbende Dag eller *pro rata* for Dele af en Dag. Da Ladningen bestod af 2,566 Tons, udgjorde Liggedagene herefter paa det nærmeste $5\frac{3}{4}$ Dag, der, da Skibet ankom til Kalundborg Fredag d. 6. September, Kl. 6 Fm., toldklarede Kl. 7 Fm. og meldte sig hos Modtagerne Kl. $8\frac{1}{2}$ Fm., efter Citanternes Formening maa være udløbet d. 12. Septem-

ber ved 5-Tiden om Eftermiddagen, saa at der, da Skibet først var udlosset d. 13., Kl. 12 Middag, mindst er paaløbet $\frac{1}{2}$ Overliggedag, som de paastaar sig godtgjort med Lst. 9.

De Indstævnte gør navnlig gældende, at Skibet ikke var losseklart, da det meldte sig om Morgenen og heller ikke, da det Kl. 11 Fm. kom til Kaj, at Lossetiden derfor først kan regnes fra det Øjeblik, da det havde sine Lossegrej i Orden hen paa Eftermiddagen, og at der herefter ikke er paaløbet nogen Overliggetid. En Række Vidner (Folk, der har deltaget i Lossearbejdet i Kalundborg) har udtalt sig i Overensstemmelse hermed og lagt Skylden for Losningens sene Paabegyndelse paa Skibet, der ved Ankomsten til Kajen ikke skulde have været losseklart.

Der maa imidlertid efter samtlige foreliggende Oplysninger gaas ud fra, at Lossegrejterne har været rigget til inden Ankomsten til Kajen, saaledes at Forhalerne (Jernkæder) overalt laa rede til at sjækles til Spillene. Klagerne synes at reducere sig til Ting som, at Lugerne ikke var aftaget (Presenningerne var derimod fjærnet), at Kæderne ikke var paasjækket Spillene, (hvad der var umuligt, da Spillene brugtes til Forhalingen til Kajen; Paasjæklingen maa antages kun at kunne tage Sekunder eller højst faa Minuter), og at der til Forhalere var anvendt Jernkæder. Da Forhalerne skulde være stærke nok til at tage 2 Tønder ad Gangen, havde Kaptajnen i Lighed med, hvad han plejede, og hvad han blandt andet havde set i Kjøbenhavns Gasværkshavn, anvendt Jernkæder. Da Tønderne imidlertid i tom Tilstand var for lette til ved egen Tyngde at overhale disse Kæder, gjorde Arbejderne Indsigelse, og Kæderne blev i den Anledning ombyttet med Manilla; det hændte et Par Gange under Udlosningen, at disse Manillaforhalere gik i Stykker og maatte repareres eller ombyttes. Samtlige disse Arbejder har selvfølgelig sinket Losningen noget, men efter Omstændighederne kan hverken disse Forsinkelser eller, hvad de Indstævnte iøvrigt har anført, have nogen Betydning med Hensyn til deres Forpligtelse til at betale Overliggedagspenge, og navnlig kan de anførte Omstændigheder ikke have den Betydning, at Losningstiden ikke, som i Certepartiet bestemt, skulde løbe fra det Klokkeslet om Morgenen, da Skibet meldte sig losseklart. Citanternes Beregning af Overliggetiden til $\frac{1}{2}$ Dag skønnes meget rimelig, og selv om man vilde tilregne Skibet enkelte af de indtrufne Forsinkelser, vilde de Indstævnte dog maatte tilsvare de Paastævnte Lstr. 9.

Om Losningsudgifterne bestemmer endelig Certepartiet, at Modtagerne skal besørge Losningen, mod at Damperen betaler gangbar Pris pr. Ton og leverer Damp, Dampspil, Folk til Spillene, Vippehjul og Løbere. Endvidere bestemmer det, at Befragterne skal have Ret til at afskiibe indtil 100 Tons Kokes, dog at Lastnings- og Losningsomkostningerne ikke maa blive større end for Kul. I Henhold hertil var 1.657 Tdr. Kokes indladet paa Mellemdækket ved Siden af Storlugen. Disse Kokes blev losset ved Hjælp af et af de Indstævnte om Bord bragt Haandspil, og de Indstævnte har derfor udover den i Kalundborg gangbare Pris pr. Ton, afkrævet Citanterne som Betaling for den herved medførte Forøgelse af Losningsomkostningerne et Beløb af Kr. 91.13. Ladningsmodtagerne anvendte imidlertid efter eget Ønske deres Lossegrej i Stedet for Skibets ved Storlugen, og efter Kaptajnens Forklaring var dette Skyld i, at Skibets Dampspil ikke kunde benyttes ved Losningen af Kokesladningen. Allerede som Følge heraf vil der ikke kunne tildømmes dem nogen Erstatning for deres Udgifter udover den almindelige gangbare Pris.

De resterende 9 Kr., der udgør Erstatning for en ved nogle Drenges Leg om Bord paa Skibet forvoldt Beskadigelse af Haandspillet, findes ligeledes at maatte refunderes Skibet.

Der vil herefter ialt være at tilkende Citanterne Lstr. 9 samt Kr. 100.13 med Renter, medens Sagens Omkostninger efter Omstændighederne findes at burde hævses.

Dom i S. S. Nr. 60/1908, afsagt d. 17. Juni d. A.

Tiltalte A. S., der fra 20. Februar 1907 havde været indmønstreret med Dampskibet »United States« som Kok paa ubestemt Tid, rømte i New York den 14. Marts 1907. Han skyldte ikke ved Rømningen Hyre til Skibet.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Skoleskibet „Viking“.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af den af Kommandør B. M i n t e r paa Skoleskibet »Viking«s Forretningsudvalgs Vegne udsendte Redegørelse, tillader jeg mig at anmode den højlerede Redaktion om at give mig Plads for følgende.

Efter hvad der er skrevet i de forskellige Blade om mulige og umulige Forhold om Bord i Skoleskibet »Viking«, hvor det særlig gik ud over Skibets Fører Kaptajn Clausen, har det glædet mig, at Forretningsudvalgets Formand har taget til Genmæle derimod, ved at udsende førnævnte Redegørelse; dog forekommer det mig, at denne Erklæring er noget vag eller intetsigende.

Kommandøren skriver blandt andet saaledes: »Medens vi hermed har udtalt, hvad vi anser fornødent for at klare vort Standpunkt lige over for Elevernes Forældre, skal vi endnu — skønt med Forbehold — ytre os om de Angreb, som er bleven rettet mod Befalingspersonalet om Bord. Det forholder sig ganske rigtigt — saaledes som fremhævet af forskellige Korrespondenter, — at der ikke har hersket den rette Enighed blandt dette; noget som i Længden maa nedbryde Disciplin og god Tone.«

Jeg vil give den ærede Formand Ret i, at hvor der er Ufred til Stede vil det mer eller mindre gaa ud over Disciplinen; fra den anden Side set forekommer det mig, og mange med mig, at Kommandøren skylder Skibets Fører og alle i Skoleskibets Gerning interesserede at oplyse, hvorfra Uenigheden stammer. Som det uden Tvivl er Udvalget bekendt, er det en aaben Hemmelighed i vide Kredse, at Uenigheden hovedsagelig stammer fra Skoleforstanderen, og da det blev bekendt, at Marinekaptajn O l s e n var antaget til Skoleforstander paa »Viking«, blev Kapt. Clausen fra forskellige Sider advaret imod at gaa om Bord sammen med ham, fordi alt Samarbejde i Længden vilde blive umuligt, hvilket Udsagn desværre har vist sig at være rigtigt. Hvorvidt en saadan Mand, hvis Hovedgerning dog er, ved et godt Eksempel at lede og opdrage saa mange unge Mennesker, var værdig til at være Skoleforstander paa »Viking«, vil jeg overlade til andre at bedømme; kun beklager jeg, at Forretningsudvalget over for Offentligheden stiller Kapt. Clausen, der er vel bekendt i Søfartskredse, ved Siden af Kapt. Olsen, hvilket han efter min og fleres Mening er for god til; der-til skal jeg yderligere tillade mig at oplyse, at Kapt. Clausen har ført Skib for mig i et længere Tidsrum, og i den Tid endog under vanskelige Forhold, udført sin Gerning til Rederiets fulde Tilfredshed.

Kun et Punkt i førnævnte Erklæring skal jeg endnu tillade mig at fremdrage. Kommandøren skriver »Vor samlede Bestyrelse, som nøje har overvejet denne Sag, har derfor besluttet en foreløbig delvis Forandring i Befalingspersonalet, som skulde bøde derpaa —.« At Skoleskibets samlede Bestyrelse har taget denne Beslutning at afskedige den nuværende Fører og ansætte Kaptajn i Flaaden E. A n d e r s e n i hans Sted, er ikke ganske korrekt, hvilket bekræftes ved Hr. B a l t h a z a r P e d e r s e n s Indlæg i »Dagbladet« af 21. Juni; tillige ved jeg, at andre Bestyrelsesmedlemmer ikke har været med til at stemme for Ansættelsen af den anden Fører.

Til Slut skal jeg meddele, at disse Linier fremkommer, fordi Kapt. Clausen ikke foreløbig er i Stand til at forsvare sig; men jeg betvivler ikke, at han, naar det maa forundes ham at komme sund og rask hjem, selv vil kunne føre de rette Forhold frem for Offentligheden.

P. N. Winther,
Skibsreder.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun i ringe Grad udviklet i Juli, og i Overensstemmelse dermed er Vejret i denne Maaned overvejende roligt. Det høje Tryk ved Azorerne viser sig nu mest udpræget; de uregelmæssige Barometersvingninger er kun smaa, hvorfor ogsaa de vestlige Vinde mellem 40° og 55° N. Brd. er mere støt end i de øvrige Maaneder og kun sjældent 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 Taagetimer 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 Taaage. 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.

I s. 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 fremgaaer det af de Ismeldinger, der er indgaaet indtil d. 19. Juni, at de arktiske Ismasser i Nærheden af og paa de store New Foundlandsbanker er bleven yderligere forøget og er trængt længere frem mod Syd, saa at de allerede har naaet Ruten for de vestgaaende Dampere. I Bugten ved St. Lawrence og Kabotstrædet findes stadig store Ismasser, som flere Gange har foraarsaget Kollisioner.

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. Monsunagtlige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til

Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Vestkyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaaende Strømme.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* for den 19. Juni, har Kapt. P. Hedegaard skrevet en Artikel om Navigationsvæsnets Ordning. Det forekommer mig, at denne Artikel ikke paa noget Punkt henviser til nogen bedre Ordning end den nuværende, hvorimod den ikke har saa lidt i sig af en Reklame for Skoleskibet »Vikings«.

Kapt. H. begynder med at fortælle om Tilblivelsen af den i 1892 vedtagne Lov om Navigationsvæsnets Ordning, og mener, at Manglen paa Styrmande skyldes denne Lovs Virkninger. Heri mener jeg ikke at kunne give Kapt. H. Ret, thi den Mangel paa Styrmande, som har været til Stede i den senere Tid, kan sikkert ikke søges deri, at Eksamensfordringerne er for store, eller at der ikke bliver uddannet Styrmande nok, men maa absolut søges i, at de Kaar, som bydes Styrmandene ikke tilfredsstillende disse, hvorfor en stor Del trækker sig tilbage fra Søen, naar de kan finde bedre lønede Stillinger i Land. Hvis Kapt. H. vil se sig om, vil han finde Masser af yngre Styrmande i de mest forskelligartede Virksomheder i Land, og disse er langt bedre situerede, end hvis de havde fortsat at sejle. Hvilken ung Styrmand, og langt mindre en ældre, vil vel gaa om Bord i vore mindre Sejlskibe paa de Vilkaar, som Forholdene der kan byde dem, naar de kan finde Plads i Damperne, som dog i de fleste Tilfælde er bedre, hvilket jo ogsaa bedst ses deraf, at det hovedsagelig er Sejlskibene, som haardest har følt Mangelen paa Styrmande.

Tror Kapt. H. ikke, at Tilgangen — hvis en Styrmands Stilling i det hele taget blev forbedret, saavel økonomisk, som paa andre Maader — da blev større, end den er, og tror Kapt. H. ikke ogsaa, at hvis en veltjent 1ste Styrmand i et Rederi blev forfremmet til Fører, naar en saadan Post blev ledig, uden at skulle indskyde en Kapital paa 20 à 30,000 Kr., saa vilde der ikke være saa mange Styrmande, der forlod Søen i saa tidlig en Alder, som Tilfældet er.

Hvad det videnskabelige Udbytte angaar, tør man vel næppe sige at det, paa det Tidspunkt da den nuværende Lov traadte i Kraft, var utilfredsstillende; og at det ikke nu tilfredsstillende Fordringerne, tør vel nærmest begrundes i den store Udvikling, som den danske Rederivirksomhed har haft i de senere Aar, og som vel knapt nogen havde ventet sig paa det Tidspunkt.

Kapt. H. siger senere, at der kun kan være en Mening om Fordelene ved en veloplyst Navigatorstand og indrømmer, at Kundskab er Magt; men samtidig mener Kapt. H. ikke at kunne gaa med til større tvungne Eksamensfordringer, begrundet paa visse Lovparagraffer. Dette synes mig en mærkværdig Modsigelse; thi enten Uddannelsen er tvungen, eller den sker ved frivillige Kursus, i Forbindelse med at Rederne da kun vil antage de Folk, som har gennemgaaet alle disse Kursus, kan vel omtrent komme ud paa et, og intet fornuftigt tænkende Menneske vil vel bebrejde Rederne, at de søger saa godt uddannede Navigatorer som muligt til at sejle deres Skibe og varetage deres Interesser. Kapt. H.'s Plan, saaledes som jeg har forstaaet den, at uddanne unge Mennesker skiftevis paa Søen og ved Kursus i Land, og paa den Maade dele Undervisningen i saa mange flere Dele, tror jeg næppe gennemførlig og mindre god end den nuværende Ordning. Den sløvende Virkning, som Kapt. H. mener den lange Skoletid har,

tror jeg ikke eksisterer saa meget i Virkeligheden, som Kapt. H. synes at mene.

Den nuværende Uddannelsesmetode mener endvidere Kapt. H. passer godt for Sejlskibe, men har ingen praktisk Betydning for Dampskibsflaaden, hvortil forøvrigt Kapt. H. mener Uddannelsestiden godt kan være kortere end efter den nuværende Lov. Men hvorfor priser da Kapt. H. Skoleskibet i saa høje Toner, som den eneste hensigtsmæssige Opdragelsesmetode? Eller mener Kapt. H. maaske, at »Vikings« Elever skal være Sejlskibs-Styrmande? I saa Fald tror jeg Kapt. H. misforstaar Skoleskibets Opgave, skønt han, saavidt mig bekendt, er Medlem af samme Skibs Bestyrelse. Efter min, og mange andres, Opfattelse blev Skoleskibet til for at uddanne unge Mennesker til dygtige og fuldtud kvalificerede Officerer, hovedsagelig til vor Dampskibsflaade, tilmed da det jo er bevisligt, at Sejlskibene er i Aftagende, og at den Anskuelse, at kun i et Sejlskib kan de Unge erhverve sig den Hærdelse, Snarraadighed og Disciplin, som er en nødvendig Betingelse for en god Officer, ikke endnu er antik, fremgaar vel tydeligt deraf, at White Star Line fornylig har købt et Sejlskib til Uddannelse af sine fremtidige Officerer, og forlanger af disse, at de skal have taget Eksamen for »square rig«.

Kapt. H. nævner i Forbindelse med Skoleskibet »de Herrer, der ved store uegennyttige, personlige og pekuniære Ofre overfor Sømandsstanden har bevist o. s. v.« Hvem tror Kapt. H. disse Ofre kommer mest tilgode, Sømanden eller Rederen? Det ser ud i Kapt. H.'s Udtalelse, som om det var en Institution, der udelukkende kom Sømandsstanden tilgode; medens Sømandsstanden maaske med Undtagelse af Kapt. H., er enig om, at det hovedsagelig er Rederne, som vil høste Fordelene af Skoleskibets Virksomhed, uden at vi derfor underkender den Værdi, som det vil have, at vor Stand bliver tilført et større Antal, forhaabentlig særdeles godt uddannede Koffardiofficerer.

P. G. C. Pedersen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Fragtraterne i nogle Retninger bedret sig lidt fra sidste Uge, og Knapheden paa franske Ladninger fra Bottenhavet har ikke været saa følelig, idet der kun har været faa fragtledige Sejlere fremme, og Vestsverig samt Østnorge har haft nogle flere Laster, saa at forskellige Skibe er anbragt fra disse Kyster. Tyskland har enkelte Havrelaster til England, medens Sydsverig fremdeles misbyder, Riga har flere og Petersborg enkelte Oljekage-Ladninger pr. Juli/August. Finskebugten og Bottenhavet har nogle flere Laster til tyske Nordsøhavne, og Vestengland, Vestsverig og Østnorge har flere Laster specielt for Is, hvortil der mangler Tonnage, saa at Raterne for disse er i Opgang. Returfrakterne Vest fra særlig Kullaster er fremme i tilstrækkeligt Antal, medens den frembudte Tonnage ikke er stor til de enkelte Lande, og Forholdene i hele denne Fart synes saaledes lidt lysere, naar blot Rederne forholder sig rolige og ikke forcerer Befragtning af Tonnage, førend de har Brug derfor, thi det virker absolut deprimerende paa Markedet, naar Mæglerne, hvilket nylig er sket, overtager 90 Stdr. fra Wiborg til Pornic pr. Aug. à Frcs. 52 medens Raten er 54.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

105 Stdr. D/B. Boards Sundsvall/Granville 48 Frcs., 124 Reg.-Tons Is Kristianiafjord/Dieppe 12 Frcs., 260 Tons

Feldspath Arendal/Rotterdam 7 Rmk., 340 Tons Clay Par/Petersborg o. B. 8/, 350 Tons Clay Fowey/Petersborg 8/, 290 Tons Kul Seaham/Svendborg £ 7,5, 235 Tons Kul Boness/Svendborg £ 7,5.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har i den forløbne Uge ikke forandret sig i mindste Maade, og nogen væsentlig Bedring i en nær Fremtid er der just ikke at øjne.

ab Kjøbenhavn er sluttet flere Skibe for Rug til Halmstad, Åhus og Trelleborg 10 Øre, Göteborg 12 Øre og til Esbjerg noteres 4 à 5 Kr.; der er forøvrigt i den sidste Tid kun kommen meget faa Skibe til Kjøbenhavn.

ab norske Pladser noteres bl. a. Feldspath Frederikshald/Stettin $4\frac{3}{4}$ M., Mühlgraben $6\frac{1}{2}$ M., Frederiksstad/Kiel, Kantsten 5 M., norsk Idefjord/Danzig, 5 M. ligeledes Kantsten.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i April Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 638 Havarier mod 630 samme Maaned 1907, deraf 495 Dampskibe og 143 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 168, Sammenstød 196, Anløbning af Nodhavn 45, Maskinskade 78, beskadiget af Is 6, af Ild 27, af haardt Vejr 55, forskellige Aarsager 62, sunket 1. Ialt 63 Skibe er anmeldt som total forlist mod 66 samme Maaned 1907. Aarsagerne har været: Stranding 30, Sammenstød 4, beskadiget af Is 5, af Ild 3, forsvundet 1, sunket 12, forladt 6, Kondemnation 2.

Edske Smit, 3/4. Skonnert af Nykjøbing/Mors, har d. 23. ds. paa Rejsen fra Thyborøn til Logstor sejlet en Motorbaad i Sænk; Besætningen paa Motorbaaden, 2 Mand, blev reddet om Bord i Skonnerten, som kunde fortsætte Rejsen til sit Bestemmelsessted.

Anna, tysk Galease, kom d. 22. ds. paa Rejsen fra Harburg til Aarhus med en Ladning Oljekager paa Grund paa Løllands Kyst men kom med Svitzers Assistance atter flot og fortsatte Rejsen, da der ingen tilsvneladende Skade var.

Julia, 3/4. Skonnert af Riga, paa Rejse til Hjemstedet i Ballast, kom d. 25. ds. paa Grund paa Gjedser Rev, men kom med Assistance af Svitzers atter flot og blev indbragt her til Kjøbenhavn.

Harald Haarfager, Dpsk. af Kristianssand, paa Rejse fra Frederikshavn til Hjemstedet med Passagerer og Post, kolliderede d. 28. ds. NV. for Skagen med svensk Damper »Themis« af Ystad. Denne sidste sank straks. Besætningen blev reddet om Bord i »Harald Haarfager«, som maatte retnore til Frederikshavn, da Skaden i Forstøvnen var saa stor, at det vilde være forbandet med Faro at fortsætte til Bestemmelsesstedet.

Passagerer og Post blev befordret til Kristianssand med Postdampere »Nyland«.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Frederiksværk« er i Følge »Ritz. Bur.« af Købmand Thykier, Thisted, solgt til et kjøbenhavnsk Aktieselskab, der vil lade det gaa i Fart mellem Kjøbenhavn og Byer i Syd-sjælland.

Dampskibet »Rimfaxe«, bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet Skandia, Kjøbenhavn, blev d. 26. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanisk Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 210' 0" langt i Hoveddækket, 32' 0" bredt og 14' $1\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 460 I.H.K.

Med Skredampskibet »Skinfaxe«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, for Regning Dampskibs-Aktieselskabet Skandia, Kjøbenhavn, foretoges d. 26. ds. officiel Prøvetur i Sædlet, der omhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kul forbrng angaar, forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15' 9" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation paa 650 ind. H. K.

Frederikshavns Skibsværft & Flydedok afleverede den 27. Juni en Donkey Staallægter til Det Forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn.

Lægteren har følgende Dimensioner: 125' — 0 × 26' — 6 × 10' — 8" og en Bæreevne af 460 Tons. Den er udrustet med 3 Dampspil, Ankerspil, Patent Ankere samt Hjelpekedel; bygget til Bureau Veritas 1 Dw. G.

Den 25. Juni løb fra samme Værft en Staallægter af Stabelen, bygget for Regning Em. Z. Svitzers Bjergningsentrepriso.

Lægteren, som har følgende Dimensioner: 126' — 0 × 26 — 0 × 11' — 3 med 450 Tons Bæreevne, er udrustet med Cochran Dampkedel, 2 Stykker Clarke Chapman Dampspil, 1 Dampankerspil samt Patent Ankere.

Skibe til Salg.

En Skonnert, $\frac{3}{4}$ Aar, 130 Tons d. w. Kr. 21,500.

En Galease, 18 Aar, 77 Tons d. w. Kr. 5,000.

En Toldkutter, egebygget. Kr. 1,500.

En dobbeltskruet Passagerbaad, 3 Aar, 250 Passagerer. Kr. 45000.

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A. Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. St. John 21. ds. — Michael Ontchoukoff, Iarboe, ank. Rotterdam 24. ds. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Fowey 25. ds. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 18. ds. til Dublin. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Glasgow 19. ds. til Newmills. — Excellence Plesko, Rasmussen, ank. St. Petersborg 26. ds. — Pawel Audrojeff, Tannebeck, afg. Newcastle 20. ds. til Pozzuoli. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Tabot 27. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. St. Petersborg 23. ds. til Ghent. — Johan Siom, Knudsen, afg. Dunkerque 26. ds. til Blyth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 21. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Kotka 21. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sundsvall 22. ds. — Martha, Christensen, ank. Rouen 27. ds. — Elva, Rathje, afg. Archangel 24. ds. — Theresø, Pedersen, ank. Åbo 23. ds. — Simone, Møller, ank. Sundsvall 26. ds. — Jeanne, Lagesen, afg. Bona 19. ds. — Vera, Riso, ank. Calais 26. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 27. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Repola 26. ds. til Calais. — London, Bom, ank. Hull 27. ds. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Bryssel, Kaas, ank. Ulcøborg 26. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Methil 23. ds. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Malmø 22. ds. — Roma, v. Thun, ank. Wasklot 22. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Sunderland 26. ds. til Stockholm. — Ingrid, Winther, ank. Tynen 25. ds. — Karen, Eriksen, pass. Helsingør 26. ds. paa Rejse til Stockholm.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Rouen 24. ds. — Russia, Poulsen, ank. Burntisland 22. ds. — Carl Hockshor, Starck, ank. Stockholm 25. ds. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Erichsen, afg. Methil 21. ds. — Fuxinia, Lund, Rotterdam 17. ds. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 17. ds. — Livonia, Skov, afg. Dunkerque 25. ds.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 27. ds. — Patria, Dam-Larsen, afg. Bona 24. ds. — Gratia, Sørensen, ank. Genua 21. ds. — Astoria, Nielsen, ank. Filadelfia 21. ds. — Frisia, Nielsen, ank. Brake 20. ds. — Gallia, Nielsen, afg. Newcastle 23. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Newcastle 22. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. Methil 26. ds. — Kotonia, Rasmussen, ank. Newport 26. ds.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Yxpila 20. ds. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 13. ds. — Carbonia, Mathiasen, afg. Archangel 19. ds. — Estonia, Winekler, ank. Calais 19. ds. — Fionia, Hansen, ank. Rouen 27. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Forsby 23. ds. — Secalia, Jensen, ank. Stettin 23. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Graugemouth 22. ds. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 10. ds.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Neapel 24. ds.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. St. Brienx 27. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Cuthay, Thomsen, afg. Antwerpen 26. ds. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 15. ds. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 11. ds. til Soesoc. — Siam, Cortsen, afg. Moji 26. ds. til Hongkong. — Sibirien, Madsen, afg. Singapore 24. ds. til Port Said. — Indien, Borg, ank. Marseille 26. ds. — Cambodia, Knudsen, afg. Tjilatjap 12. ds. til

Port Said. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 18. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Barbados 24. ds. til Trinidad. — St. Croix, Christensen, afg. Frederiksted 23. ds. til Havre. — St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 25. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 26. ds. — Helene, Sørensen, ank. Riga 22. ds. — Agnete, Petersen, ank. Riga 26. ds. — Hermia, Hansen, ank. Norrsundet 25. ds. — Alice, Schultz, afg. Ghent 25. ds.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Stettin 25. Maj. — Ekliptika, Hemmingsen, pass. Algier 16. ds. for Stettin. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Korsør 24. ds. — Urania, Clausen, afg. Methil 26. ds. til Lübeck. — Nordland, Petersen, ank. Söderhamn 24. ds. — Kronprins Frederik, Clausen, ank. Grangemonth 25. ds. — England, Andersen, pass. Gibraltar 23. ds. for Hamburg. — Holland, Poulsen, afg. Reval 25. ds. til Rotterdam. — Rusland, Madsen, ank. Gelle 26. ds. — Lady Furness, Andresen, ank. Hamburg 25. ds. — Svend, Schmidt, afg. Burntisland 18. ds. til Helsingborg. — Annetto Furness, Larsen, ank. Kotka 24. ds. — Dronning Olga, Petersen, ank. Methil 26. ds. — Europa, Hansen, afg. Cardiff 20. ds. til Archangel. — Tyskland, Danstrup, ank. Grimsby 23. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Gelle 21. ds. — Frankrig, Friis, ank. Kronstadt 27. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 25. ds. til Riga. — Brattingsborg, Sørensen, er afg. fra Kjøbenhavn til Kasko. — Flynderborg, Larsen, ank. Antwerpen 18. ds. — Fredensborg, Fischer, ank. St. Petersborg 23. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 29. ds. til Kasko. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Ny Karleby 22. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Stettin 16. ds. — Rosenborg, Schultz, afg. Ghent 25. ds. til Blvth. — Skanderborg, Jensen, ank. Calais 19. ds. — Stegelborg, Albertsen, ank. Konigsberg 25. ds. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 26. ds. til Windau. — Søborg, Hansen, ank. Uleåborg 14. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. Barry 20. ds. til Oran.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbeck, afg. Sunderland 26. ds. til Hamburg. — Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 7. ds. — Marselisborg, Rohde, ank. Cardiff 23. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Huelva 25. ds. til Stettin. — Skodsborg, Schmidt, ank. Høngersborg 19. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Santander 16. ds. — Ulfshørg, Møllern, afg. Newport 24. ds. til Oran. — Vordingborg, Petersen, afg. Riga 24. ds. til Ghent.

Nøpton. Aggersborg, Jørgensen, afg. St. Petersborg 20. ds. til Terneuzen. — Dansborg, Kühl, ank. Oran 20. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. Calais 26. ds. til Tvne. — Kallundborg, Nielsen, ank. Cardiff 23. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Repola 23. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Parnau 26. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Hull 25. ds. til Rouen.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Riga 26. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Møller, ank. Sunderland 24. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Oxeløund 21. ds.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Møller, ank. Kronstadt 25. ds.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Lübeck 27. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Hernösand 23. ds. — N. G. Peterson, Bloch, ank. Lübeck 27. ds. — N. F. Haffding, van Deurs, afg. Helsingør 26. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Garston 27. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Newcastle 27. ds. — T. M. Werner, Carlsen, ank. Newcastle 27. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Fredericia 26. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Blyth 27. ds. — Hans Tavsén, Klaaborg, afg. Antwerpen 27. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Skellefteå 25. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxeløund 23. ds. til Kratzwick. — Fulton, Jørgensen, ank. Ghent 26. ds. — Newton, Andersen, ank. Windau 23. ds. — Edison, Sørensen, ank. Ghent 24. ds. — Washington, Nielsen, ank. St. Petersborg 26. ds.

Frem. Ansta, Bagger, afg. Rendsborg 27. ds. til Riga. — Vera, Thing, afg. West Hartlepool 26. ds. til Memel. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 27. ds. til Råfsø. — Hertha, Rasmussen, afg. Hamburg 26. ds. til Malmø.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, ank. Uleåborg 25. ds. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 27. ds. til Grimsby.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, afg. Bridgeness 26. ds. til Løgstor.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Soussa 26. ds. til Sunderland. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Huelva 26. ds. til Antwerpen. — Ove Gjedde, Jans, ank. Trångsund 24. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Svendsen, ank. Esbjerg 27. ds. — Etna, Pedersen, afg. Esbjerg 27. ds. — Inga, Storm, ank. Sevilla 18. ds.

Æra. Likka, ank. Oporto 18. ds. — Laura, Jensen, ank. Montreux 23. ds. — Adele, Kock, ank. Nyborg 23. ds. — Aerial, Christensen, ank. Ipswich 20. ds. — Ofelia, Clausen, ank. Dysart 24. ds. — Rnth, Nielsen, ank. Uleåborg 17. ds. — Emilie, Friis, ank. Porsgrund 26. ds. — Mathilde, Hansen, ank. Thuno 26. ds. — Marie, Rasmussen, ank. Frederiksstad 25. ds. — Johanne, Hansen, ank. Poole 25. ds. — Johanne, pass. Dover 24. ds. vestg. — Søstrene, pass. Prawle Point 23. ds. vestg. — Signe, Hansen, ank. Warnemünde 27. ds. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 27. ds. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Hamburg 26. ds. — Forældres Minde, Christensen, ank. Bridport 27. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Riga 27. ds. — Amalie, Andersen, ank. Bagenkop 26. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Taagesignal forandret. Fyrskibet »Graadyb«. Nordsees. Den 25de Juni d. A. er Taagesignalet i Fyrskibet »Graadyb« forandret. Sirenen giver nu hver Minut Tre-Stød, hvert Støds Varighed e. 2 Sek.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. Juni 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Skoleskibet »Viking«. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned. — Navigationsvæsnets Ordning. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

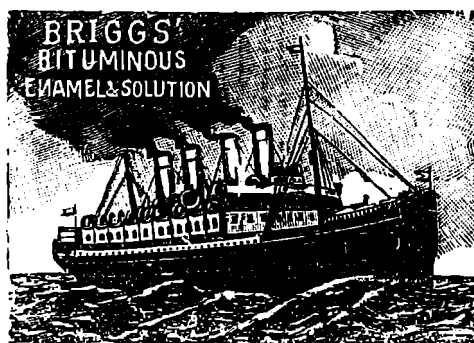
Aalborg Akvavitter.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jærn, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
 Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.

KJØBENHAVN.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Emallien paalægges varm — lige tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk.

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

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 samt og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderoilier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<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 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 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 Udgaående ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaående 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 ombord 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 295' 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>Renc med 20 Fod Va l fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vand.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</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 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 Vintermanederne 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>95 Ø. 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 Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Røden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: For hver paa-begyndt 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 Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lods penge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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, Kølhalingsplads, 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 Ø.	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, Maskin, værksted med tilsvarende 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. Tønde	Losning besørget af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Næsø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. 2 grønne Ledefyr holdt over ét bringer Skibet midt i Sejlløbet. Paa det yderste Molchoved er anbragt et rødt stedsebrændende Anduvningsfy, der dog er slukket i Tidsrummet fra 15. Maj til 1. August. 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 Ø. Heri er indbefattet Lodsafgifter. Dampskibesomløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg. Vinddrivere bet. 10 Ø. for Indg. og 10 Ø. for Udg. Heri indbefattet Lodsafgift. Havarister er fri for Skibsaftgifter	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørget 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. 12½', alt eng. Maal. Jærnbanespor langs Dokken og den øvrige Havn. Reparationsværksted forefindes.
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 6-6¼ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørget 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. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 160 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.

	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 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, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingsplads 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 Lods-frihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutt. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 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+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
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.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land. ogsaa mindre Dampere, Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodetvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, 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 h. er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørger af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Cadenius & Grahn
Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

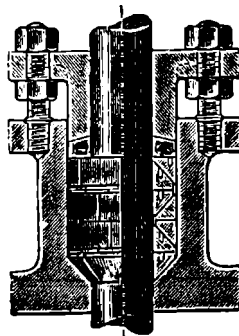
Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

Howaldtswerke,
Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Skibsprovantering
N. I. Pedersens Eftflg.

(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
Billigste Priser. Bedste Betjening.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1908.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1909.
5. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk for de kommende 3 Aar.
6. Forhandling om § 5 i Lov om Oprettelse af Søretter uden for Kjøbenhavn m. m. af 12. April 1892.
7. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, d. 30. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.



Randers Rebslaeri
Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve
til Skibsbrug og Elevatorer.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —
Central 6890
Bydenot
6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,
1ste Klasse Skræderi og Herrekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

„DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIGE

I Overensstemmelse med Lovenes § 9 bekendtgøres herved Uddrag

Kjøbenhavn,

Aage Bramsen.

Martin Carl.

J. Christensen.

C. W. Clausen.

Johan Hansen.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1907.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Indbetalte Grundpræmier.....			103,356	00	Tilbagebetalte Grundpræmier..			24	00
Indvundne Renter.....			3,355	04	Udbetalt Ristorno for 1906....			1,189	29
Reserve for uafgjorte Skader for 1906			28,674	05	Udbetalte Erstatninger.....			68,485	50
Medlemmernes Konto:					Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer.....			2,415	75
Belastet Ekstrapræmie 1907 ...			211	86	Administrationsudgifter			13,579	20
Medlemmernes Tilgodehavende for 1906 nedsat ved udbetalt Ristorno i 1907			1,189	29	Revisor-Honorar for 1906 og 1907			1,800	00
					Genforsikrings-Præmie			2,531	63
					Etableringsudgifter: Rest fra 1906 Kr. 4,703 16 Øre, heraf 1/4 Amortisation			1,175	79
					Henlagt til uafgjorte Skader for 1907			29,652	38
					Medlemmernes Konto:				
					Godskrevet Ristorno 1907			15,932	70
			136,786	24				136,786	24

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
AKTIVER.					PASSIVER.				
Etablerings-Konto:					Reserve for uafgjorte Skader for 1907.....				
Fremført fra Vindings- og Tabs-Konto til fremtidig Amortisation			3,527	37				29,652	38
Indestaaende i Privatbanken...			57,490	64	Diverse Kreditorer:				
Diverse Debitorer:					Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1906: var 31. December 1906			16,947.18	
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1906.....	113	10			nedsat ved udbetalt Ristorno i 1907..			1,189.29	
» » 1907.....	211	86			er derefter den 31. December 1907.....	15,757	89		
			324	96	for Aaret 1907.....	15,932	70		
								31,690	59
			61,342	97				61,342	97

Kjøbenhavn, den 10. April 1908.

Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jæger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøgerne og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 21. April 1908.

V. Bindslev.

J. L. Schouboe.

FORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK.

af Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1907.

den 10. Juni 1908.

Chr. Kronman.

R. W. Rasmussen.

N. K. Strøyberg.

P. N. Winther.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1907.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Indbetalte Grundpræmier			48,040	00	Tilbagebetalte Grundpræmier ..			300	00
Statens Tilskud			19,915	42	Udbetalt Ristorno for 1906			1,935	19
Indbetalt Ekstrapræmie for 1906			0	15	Udbetalte Erstatninger			30,239	50
Indvundne Renter			1,540	19	Honorar for Lægebehandling og				
Reserve for uafgjorte Skader for					Lægeerklæringer			563	48
1906			19,289	10	Administrationsudgifter			10,406	31
					Revisor-Honorar for 1906 og 1907			1,300	00
Medlemmernes Konto:					Etableringsudgifter: Rest fra				
Belastet Ekstrapræmie 1907 ...			80	42	1906 Kr. 4,839 64 Øre, heraf				
Medlemmernes Tilgodehavende					1/4 Amortisation			1,209	91
for 1906 nedsat ved udbetalt					Henlagt til uafgjorte Skader for				
Ristorno i 1907			1,935	19	1907			17,636	67
					Medlemmernes Konto:				
					Godskrevet Ristorno 1907			27,209	26
					Foreningens Tilgodehavende for				
					1906 nedsat ved indbetalt				
					Ekstrapræmie i 1907			0	15
			90,800	47				90,800	47

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
AKTIVER.					PASSIVER.				
Etablerings-Konto:					Reserve for uafgjorte Skader for				
Fremført fra Vindings- og Tabs-					1907			17,636	67
Konto til fremtidig Amortisa-			3,629	73	Diverse Kreditorer:				
tion					Saldo paa Medlemmernes Konto				
Indestaaende i Privatbanken ..	28,482	93			for Aaret 1906: var 31. De-				
Kassebeholdning. Kontant	93	03			cember 1906			9,838.57	
Tilgodehavende hos Statskassen:					nedsat ved udbetalt				
Statens Tilskud for 1907....	19,915	42	48,491	38	Ristorno i 1907... 1,935.19				
Diverse Debitorer:					er derefter den 31. December				
Saldo paa Medlemmernes Konto					1907	7,903	38		
for Aaret 1906: var 31. De-					for Aaret 1907	27,209	26		
cember 1906								35,112	64
547.93									
nedsat ved indbetalt									
Ekstrapræmie i 1907 0.15									
er derefter den 31. December									
1907	547	78	628	20					
for Aaret 1907	80	42	52,749	31					
								52,749	31

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1908.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jøger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøgerne og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 8. Maj 1908.

i H. A. Grubes Forfald:

V. Bindsløv.

J. L. Schouboe.

**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.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Gaver til Sømandslønnen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

**Ant. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.**

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Palnt
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— **Priskurant gratis og franko.** —

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Forretning til Afstaaelse.
Alm. i god Drift værende Sø-
Ekviperingsforretning, pas-
sende for en Skibsfører, er til
Afstaaelse mod Overtagelse af
Varelageret. Nødvendig Drifts-
kapital c. 4000 Kroner.
N. V. Peschardt,
Horsens.

Søkort
fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiraltets Kort.
Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.
Blankensteiners Eftf.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

**Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme**
St. Kongensgade 32, 1. Træfles Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.

These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Kjøbenhavn, d. 3. Juli 1908.

Det nytter ikke at nægte det; Skoleskibet »Viking« har i sit første Leveaar været hjemsogt af Børnesygdomme. Selv om man ganske vilde se bort fra de, oftest ganske overfladiske og interesseløse, Angreb, som en Del af Dagspressen har ment at burde rette mod Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd og dets Bestyrelse, saa staar det dog tydeligt nok at læse baade paa og mellem Linierne i den af Forretningsudvalget udsendte Erklæring, at »Viking«s første Rejse i visse Maader har været en Trængselstid.

Vi skal ikke her opholde os over de Rønningstilfælde, der er indtruffet. Det vilde jo være mere end mærkeligt, om der ikke fra et Koffardiskib, thi som saadant maa dog Skoleskibet om ikke overvejende saa dog til Dels betragtes, med en saa talrig Besætning af Dreng og unge Mennesker skulde blive gjort endog ikke saa faa Forsøg paa Rønning. Om en Del af Eleverne gælder det utvivlsomt, at de langt snarere er kommet om Bord i »Viking« som Følge af velmenende Forældres og Værgers Forsorg end netop paa eget Initiativ, og naar en saadan Elev efter at have indhøstet en Smule selvstændig Erfaring med Hensyn til Sølivet foretrækker at bryde ud, hvor Gærdet er lavest, og gaa sine egne Veje fremfor at følge den slagre Landevej, som formaende Kræfter har banet for ham — ja, saa er der vel egentlig ikke stort at sige til det. At hindre det vilde i alle Tilfælde være en meget vanskelig Sag, og det at tage saa skrappe Forholdsregler, at Rønning absolut blev umulig, vilde vistnok skabe utaalelige Forhold om Bord, der før eller senere vilde skade Skoleskibets hele Virksomhed. Endnu mindre finder vi Anledning til at beskæftige os med de i sædelig Henseende mer eller mindre heldige Forhold, som skal have hersket om Bord i »Viking«; det har næppe været andet og mere, end hvad Skoler, vel navnlig Kostskoler, nu og da maa konstatere trods al anvendt Paapasselighed. Der synes fra Ledelsens Side at være grebet ind med fornøden Fasthed, og Forretningsudvalgets Redegørelse maa i saa Henseende anses for at være fuldstændig fyldestgørende.

Tilbage bliver da Spørgsmaalet om Befalingspersonalet om Bord i »Viking« — det Spørgsmaal, Forretningsudvalget beklageligt nok kun har ønsket at udtale sig om med Forbehold. Hvor stor en Interesse dette Anliggende lægger Beslag paa indenfor Skibsfarten, vil allerede fremgaa af det varmtføjte Indlæg, som fandtes oplaget i sidste Nummer af nærværende Blad fra den ansete Sejlskibsreder, der netop i denne Egenskab i en Aarrække har været Chef for Kaptajn Clausen, »Viking«s nuværende Fører. Er Forretningsudvalgets Erklæring afgivet under Forbehold, saa tør det til Gengæld uden Overdrivelse siges om dette Indlæg, at det er saa at sige kemisk fri for Forbehold af nogen Art. Det nævner uden Tilsøring, hvad der Mand og Mand imellem har været betragtet som den egentlige Aarsag til de utilfredsstillende disciplinære Forhold om Bord i Skoleskibet, og vi har nogen Grund til at tro, at de Paastande, som Skibsreder Winther i saa Henseende har fremsat, i Hovedtrækkene er rigtige. Den Opgave, Kaptajn Clausen har haft at løse, har paa dette Punkt tilvisse været meget svær, saa svær, at man maa- ske endog kan bebrejde Forretningsudvalget, der dog maa

have haft nogen Lejlighed til at se sine Folk an paa Forhaand, at det ikke har kunnet forudse, hvad der nu desværre er sket. Forretningsudvalget har vistnok her et Medansvar for de triste Konsekvenser, som Manglen paa Enighed blandt Skoleskibets Befalingspersonale har medført.

Den »foreløbige delvise Forandring i Befalingspersonalet«, som Bestyrelsen har bebudet, rummer jo blandt andet — og alt det andet er i denne Forbindelse uden større Interesse — at Kaptajn Clausen, der er en anerkendt dygtig Sejlskibsfører og dertil en sympatetisk Personlighed, træder tilbage fra sin Post. Maaske vilde det aldrig være kommet saa vidt, hvis Kaptajn Clausen hensynsløst havde benyttet sin Myndighed til uden videre at afskedige og hjemsende det eller de Medlemmer af Befalingspersonalet, fra hvem Ufreden stammede; det vilde i al Fald have haaret Vidne om en Resoluthed, som enhver, Bestyrelsen ikke mindst, havde maattet anerkende. Man kan imidlertid med Lethed forstaa, hvor vanskeligt det maatte fælde Kaptajn Clausen, navnlig indenfor et Rederi af saa speciel Art, at fatte en saadan Beslutning, og dette vil saaledes kun være en Grund mere til at støtte det fra Skibsreder Winther fremsatte Ønske om, at Forretningsudvalget vil bidrage sit til at rehabiliteere Skoleskibets nuværende Fører ved at lægge hele Sagen frem for Offentligheden.

Men har den offentlige Mening indenfor Skibsfarten i denne Afskedigelses-Affære, som vi haaber med Rette, taget Parti for Kaptajn Clausen, saa er dette Standpunkt blot blevet yderligere markeret ved Bestyrelsens Meddelelse om, at Førelsen af Skoleskibet nu skal betroses en Søofficer, Hr. Kaptajn E. Andersen. Vi kender ikke Kaptajn Andersen personlig. Han skal være en flink og dygtig Mand, om hvem man ikke har hørt andet end Lovord, ja et ivrigt Blad har endog for at faa alle hans Kvalifikationer til Posten som Skoleskibs-Chef med ment at burde notere i denne Forbindelse, at Kaptajnen er en meget dygtig — Sejlsportsmand. Sandsynligvis er dette sandt altsammen, men det vejer blot saa usigelig lidt til ved denne Posts Besættelse. Handelsmarinens Navigatorstand vilde vanskelig kunne være passiv Tilskuer ved det Fænomen, at Førelsen af Handelsflaadens Skoleskib blev lagt i Hænderne paa en Mand af Orlogsmarinens, og den Indsigelse, som de tre nautiske Foreninger, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Dansk Navigatorforening og Dansk Styrmandsforening, i disse Dage har nedlagt mod det Valg, Bestyrelsen har truffet, har for saa vidt vor udelte Sympati. Den Førerpost, der her er Tale om, maa for Handelsmarinens betegnede et Principspørgsmaal, og Bestyrelsen vil ikke kunne være blind for, at dens Besættelse med en Officer af Søetaten vil blive opfattet som en Krænkelse af berettigede Interesser i vide Kredse. Vi tilstaar, at vi hører til dem, der ved Skibsfartens Selvstyre i egne Anliggender for en Del forstaaer dens Frigørelse for Orlogsmarinens Formynderskab, der, efterhaanden som Udviklingen bringer de to Retninger til i stigende Grad at divergere, stedse bliver mere trykkende, hvad der med mer end tilstrækkelig Tydelighed fremtræder i den Kendsgerning, at Marineministeriet blandt alle Myndigheder ube-

tinget er den, der stiller sig mest afvisende overfor de Krav, som rejses af Skibsfartens Organisationer.

Men selv borsat herfra, er det da ikke mildest talt en Besynderlighed, at man til Handelsmarinen, som endnu har og forhaabentlig i mange Aar vil vedblive at have Sejlskibsfart som et obligatorisk og væsentligt Led i sin Befalingsmandsuddannelse, vil søge en splinterny og betydningfuld Sejlskibsførerpost besat med en Officer af en Etat, der allerede for Aar og Dag siden har ophævet Sejlskibsuuddannelsen for sit eget Vedkommende. — Vi mener jo.

Ved alle disse Betragtninger, som vistnok vil vinde Genklang hos hele den danske Handelsmarine, maa det imidlertid ikke overses, at de nævnte nautiske Foreningers Ret til at nedlægge Protest uløseligt maa være knyttet til en Forpligtelse, den nemlig, paa Opfordring at anvise Forretningsudvalget i »Viking«s Bestyrelse den Vej, ad hvilken Spørgsmaalet eventuelt lader sig løse. Med andre Ord, man bør indenfor Handelsmarinens egen Kreds kunne pege paa Folk, som er kvalificerede og villige til at beklæde Stillingen som Fører af Skoleskibet. Kan man ikke det, da ser vi ikke rettere, end at man har tabt sin Ret, thi Kritiken alene kan ikke i det foreliggende Tilfælde være tilstrækkelig. Til Gengæld tør man vel i Følge Forholdets særegne Natur for Forretningsudvalget forudsætte en vis Forpligtelse til at godtgøre, at man virkelig har sat alle Kræfter i Bevægelse for at finde den rette Mand blandt Handelsflaadens Befalingsmænd, forinden man henvendte sig i Marineministeriet for dér at faa en Sejlskibsfører.

— Hvorfor har Forretningsudvalget forøvrigt ikke valgt den tilsyneladende saa nærliggende Udvej at opslaa Førerposten ledig? Selv om denne Fremgangsmaade kun havde givet et negativt Resultat, saa havde Udvalget dog derigennem paa Forhaand kunnet sikre sig, at det havde baade Ryg og Hænder fri.

Vi har fra et bekendt Mæglerfirma i Norrkøping modtaget følgende Indlæg angaaende Arbejderurolighederne i de svenske Havne:

I den udenlandske Presse er der fremkommet Artikler gaaende ud paa, at Fartøjer paa Grund af Strejke blandt Havnearbejderne i Norrkøping ikke har kunnet blive lossede fra denne Plads i Aar. Vi beder Dem meddele, at dette er aldeles urigtigt, idet Arbejdet i Havnen udføres med al ønskelig Hurtighed, uden at der forekommer nogen Forsinkelser. Dette skyldes det, at vi har engageret et tilstrækkeligt stort Antal frie Arbejdere, ikke Socialister, hvorved vi er bleven uafhængig af de socialistiske Fagforeningsarbejdere.

En kort Tid i April Maaned blev der en tilfældig Standsning i Trafiken her forarsaget af, at en uhørt Mængde Dampere paa Grund af de billige Fragter chartredes til denne Havn, som desuden var en af de faa svenske Østkysthavne, der paa det Tidspunkt var isfri; men en lignende Trafikstandsning opstaar jo af og til i de fleste Havne.

Vi er nu bedre stillet her end i andre Havne, hvad Arbejdsforholdene angaar, da alt Havnearbejde foregaar uden Besværligheder, selv om de paagældende Skibe er blokeret. Vi er endogsaa i Stand til at sende vor Arbejdere til andre svenske Havne for at hjælpe blokerede Dampere.

De tidligere Havnearbejdere, der tilhører den sociali-

stiske Fagforening, strejker stadig, men vi er som før nævnt, aldeles uafhængig af dem.

I Anledning af denne Sag har Firmaet udsendt nedenstaaende Cirkulære, som her gengives i Oversættelse:

»Som det maaske vil erindres, maatte vi her sidste Aar tage Kampen op mod Havnearbejderne, der gjorde Strejke, og det lykkedes os at gennemføre vort Standpunkt, for saavidt som vi nu er ganske uafhængig af de endnu stadig strejkende Fagforeningsarbejdere. Det er nemlig lykkedes os at hverve et fuldt ud tilstrækkeligt Antal frie svenske Arbejdere, saa at vi kan klare enhver Ekspedition, og Skibe lastes og losses uden mindste Vanskelighed. Selv om Dampere er blokeret i andre Havne, vil dette ikke i ringeste Maade have Indflydelse paa Arbejdet her, da de Folk, vi har engageret, konkurrerer med Fagforeningsarbejderne, og vi er for Tiden saadan stillet, at vi naar der ikke er Arbejde nok her, kan sende vore Folk til andre Havne, f. Eks. Oxelösund, Stockholm, Göteborg, Halmstad etc. for at hjælpe Rederne i deres Kamp mod Fagforeningsarbejdernes fjendtlige Forholdsregler.

Det har derfor forbavset os at erfare, at adskillige Redere nægter at slutte deres Dampere til Norrkøping, idet de tror, at Arbejdet her endnu lider under Strejken eller berøres af Urolighederne i andre Havne. Dette er som tidligere omtalt aldeles urigtigt; vi udfører tværtimod alt forekommende Løsnings- og Lastningsarbejde, og Arbejdet foregaar tilmed roligere og hurtigere end tidligere.»

Kristiania, 1. Juli. (Ritz. Bur.) Det 6. nordiske Søfartsmøde aabnedes i Kristiania i Formiddag. Der var mødt c. 150 Delegerede. Til Mødets Præsident valgtes Direktør Anton Poulsson, Formand i norsk Veritas Repræsentantskab; til Vicepræsident for Sverig Skibsreder Dan Brostrøm, Göteborg, og for Danmark Konsul P. L. Fisker, Kjøbenhavn.

Fællesrepræsentationen meddeler: Udenrigsministeriet har meddelt Repræsentationen, at den internationale Kommission for Redningsvæsenet i Sortehavet i Følge Indberetning fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel har besluttet, at Redningsafgiften for Skibe, der passerer Bosporus, fra d. 1. Juli d. A. skal nedsættes fra 15 Para til 12 Para pr. Ton. Nedsættelsen gælder foreløbig for 3 Aar fra ovennævnte Dato at regne.

Søretsdom. Sø- og Handelsretten frifandt d. 1. ds. Højesteretsadvokat Halkier, som Repræsentant for Dampskibet »Hartburg« af Newcastle, der af Handelsfirmaet, Aktieselskabet A. Nielsen & Co. i Nykjøbing F. sagsøgte til Betaling af 5,089 Kr. som Erstatning for en formentlig for tidlig sket Udstedelse af Konossement i Noworossisk i December 1907 paa et Parti Solsikkekager. Sagens Omkostninger paalagdes Sagsøgerne med 300 Kr.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i Juli Maaned d. A. fungerer:

Kapt Schnicker, Telef. H. 72.
» Thomsen, » 10140.
Skibsbygm. S. J. Carstens, Telef. 2681.
Maskinmester Blesberg, Telef. Valby 36.

Rettelse. Den i sidste Nr. af Bladet Pag. 323 omtalte Skrivelse fra Justitsministeriet er af 25. Juni 1907 og ikke, som anført, af 25. Juni d. A.

Fragtmarkedet.

Allevegne vedvarer Flovheden og Matheden, og det lader ikke til, at de nærmeste Uger skal bringe nogen

Forandring. At større Dampere, som ikke er sluttet forud til højere Rater, kan blive ved med at sejle til de usle Fragter, som nu betales i det aabne Marked, er næsten uforstaaeligt, da de i de fleste Tilfælde ganske sikkert sætter flere Penge til, end Oplægning vil koste. Til Trods for de usleste tænkelige Returmarkeder fra Østen, Sortehavet, La Plata og U. S. er Raterne udefter fra Kulhavn etc. nærmest flovere, ja til den østlige Del af Middelhavet decideret lavere, hvorimod Kulfragterne til Østersøen holder sig paa et uforandret lavt Niveau, Returfragterne ligeledes, men der synes dog de sidste Dage at være flere Laster fremme. Som et Kuriosum kan anføres, at et Par mindre, danske Østersødamperer for Tiden ligger oplagt, og det er vistnok temmeligt uhørt, at Østersødamperer har været oplagt her midt i Sæsonen.

Det østlige Marked har hovedsagelig fraglet for lokal Fart med Kul etc. i de østlige Farvande. Til Evropa er kun sluttet yderst lidt, da der næsten ingen Laster findes, og de Redere, som ved Aarets Begyndelse sluttede Sukkerlaster fra Java til 25/ eller deromkring for Juli/September Lastning, kan være tilfredse. Den sidst betalte Rate var 20/, og enhver kan forstaa, hvor meget en Difference paa 5/ pr. Ton har at betyde for 6/7000 Tons Baade, hvilke er den sædvanlige Størrelse i denne Fart. Fra Bombay er sidst betalt 8/6 pr. August til U. K. eller Kontinentet (2 Lossehavne), endvidere 10/ for Erts til Barrow. Rispladserne er meget fløve, hvilket bedst illustreres af en Befragtning som 12/6 fra Birma (3 Lastehavne) til Bremen og Hamburg.

Sortehavet kan næsten ingen Tonnage tage, hverken for prompt eller senere, og Raterne er vedblivende meget smaa. Saa lavt som 5/ for Erts er accepteret Nicolajeff/Rotterdam, 7/6 Antwerpen, og for Salt betales 11/ Arabal/Neufahrwasser. Prompte Kornlaster har ganske manglet, men pr. August sluttedes et Par enkelte Dampere fra Odessa, Nikolajeff eller lignende Havn til 7/6 à 7/9, L. H. A. R. 6d. ekstra Hamburg.

Middelhavet viste en Del Aktivitet, men Raterne lader overordentlig meget tilbage at ønske, idet de saa al sige alle uden Undtagelse giver Underskud. For Bomuldsfrø fra Aleksandria til Bristol Kanalen betales 6/ pr. Juli, og blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 4/9 Grækenland (2 Pladser) Rotterdam, 5/ Tenez/Rotterdam, 4/6 Bougie/Middelsbrough, 4/3 Algier/Glasgow, 8/3 Huelva/U. S., 7/9 Genua (1,500), 7/ Antwerpen, 9/9 Riga eller Reval, alt med fri Despatch. Bilbao er en Smule fastere, og der betales sidst 4/1½ West Hartlepool, Stockton eller Rotterdam, 5/ Boulogne.

Nordamerika har ikke meget at byde paa, og Trampdamperne har en meget skarp Konkurrence af Rutebaadene. Fra St. John er der pr. Juli sluttet adskillige Baade til 27/6 à 30/ for Planker til Englands Østkyst, medens et Par Baade sluttedes med Korn fra Montreal, Basis 1/7½ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet. Fra Golfen betales 10/ paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. Oktober og December, men for Juli Lastning er Dampere næsten ikke til at anbringe. For Tømmer fra Sapelo til U. K. eller Kontinentet betales 62/6 én, 65/ to Lossehavne, hvilket vistnok er en Rekord-Rate, hvad Slethed angaar, og for Fosfat betales 11/6 for en 2,500 Tons Baad fra Ferdinandina til dansk eller svensk Sundhavn.

La Plata Markedet er stadig trykket af en Del ubefragtet Tonnage, og for prompt Lastning har 8/6 O. C. været det bedst opnaelige fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet, medens der fra San Lorenzo Grænsen betales 10/3 for større Dampere, 11/ for maksimum 4,000 Tons Baade, alt pr. Juli.

Østersømarkedet ligger omtrent uforandret, men som anført, synes der at komme flere Laster frem, og det skulde ikke undre os, om der i næste Maaned skulde indtræffe nogen Bedring. De urolige og vanskelige Arbejdsforhold i Sverig bringer selvfølgelig ikke saa lidt

Forstyrrelse ind, men forhaabentlig vil Forholdene snart igen blive roligere. De russiske Pladser har ikke saa meget at byde paa, og Fragterne holder sig lave, f. Eks. noteres der fra Riga kun 18/ à 19/ D. B. til Kulhavn paa Østkysten, 25/ Manchester, Fres. 26 Antwerpen, Fres. 27 Rouen, og fra Libau 9/6 à 10/ pr. load Kortprops til Firth of Forth eller West Hartlepool. For Korn fra St. Petersburg noteres 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam pr. Juli, men Ladning er knap. Blandt de sidste Befragtinger til Rotterdam nævner vi 24/6 D. B. Rafsö/Kings Lynn (350), 23/6 Frederikshavn og Kotka/Great Yarmouth (475), Fres. 30 pr. Favn Kortprops Repola/Calais (800 Favn), Fres. 29 D. B. ½ Boards mellemfinsk Havn/Antwerpen, Fres. 30 pr. Favn Kortprops Sydfinland/Ghent.

Kulfragterne har for Tynens Vedkommende været forstyrret af de engelske »race holidays«, men Raterne til Østkysten viser ingen Forandring. Til Middelhavet er Tendensen svagere, og særlig for store Dampere til den østlige Del af Middelhavet er der en Nedgang at konstatere. Ekspeditionen paa Kulpladserne er gennemgaaende tilfredsstillende. Blandt de sidste Befragtinger fra Østkysten nævner vi: 3/5 à 3/7½ Kronstadt, 4/ Blyth/Helsingfors (1,900), 4/1½ Tyne/Pernau (1,400/1,500), 3/9 Tyne/Swinemünde (2,000), 5/ Tyne/Rostock (800), 4/6 Grangemouth/Masnedund (1,000), 4/4½ Boness/Vejle (1,050), 4/6 Boness/Randers (1,200), 4/6 Methil/Frederikshavn (600), 4/3 Tyne/Rochefort (2,400), 4/ Wear/Bordeaux (3,800), 5/6 Boness/Gibrallar (1,600), 7/4½ Dunston/Carthagena (1,100) 6/9 Tyne/Venedig, 5/6 Tyne/Savona (6,300), 8/ Tyne/Palermo (2,000), 12/ Leith/River Plate, option Rosario 13/, 11/9 Leith/Rio de Janeiro. Blandt de sidste Befragtinger fra Cardiff nævner vi: 4/ Kronstadt, 3/7½ Calais, Fres. 4,75 St. Nazaire, Fres. 6,75 Algier, Fres. 7,50 Oran, 5/3 Genua, 6/ à 6/3 Venedig, 4/10½ Port Said, 5/9 Madeira, 12/ Rio de Janeiro, 12/6 River Plate.

Fra Sø og Land.

Efter Solnedgang Tirsdag Aften d. 30. Juni observeredes over Kjøbenhavn og Omegn et meget stærkt gulligt Lys i Atmosfærens øverste Lag. Lyset fulgte med Solen og var saa stærkt, at man endnu ved Midnatstid kunde hese uden kunstig Belysning. Der foreligger hidtil ikke nogen videnskabelig Forklaring paa Fænomenet. Kun ved man, at Lyset skyldtes en meget stærk Solrefleks fra Atmosfærens øverste Lag.

Det samme Fænomen er i Folge senere indløbne Meddelelser bleven iagttaget samtidig flere Steder, saaledes ogsaa i Berlin, hvor Himlen i vid Udstrækning udstraalede et stærkt rødgyldent Lys.

Direktøren for Observatoriet i Treptow Archenholtz fremhæver, at Lysfænomenet minder om de bekendte Damningsfænomener i Aaret 1883, som skyldtes de stærke Udbrud af Vulkanen Krakatoa i Sundastrædet. Der blev i Tirsdags Aftes iagttaget lysende Skyer i en Højde af c. 80 Kilometer over Jordoverfladen med paaafaldende skarpe Konturer. Maaske staar Fænomenet i Forbindelse med større Forandringer paa Solens Overflade, hvorved der kan være fremkaldt elektriske Udladninger i Atmosfæren.

Ogsaa i Kongsberg- og ved Østersøens Kyst er Lysfænomenet bleven iagttaget.

Dansk Opfindelse prisbelønnet i Udlandet. Paa det røde Kors' Udstilling for Redningsvæsen i Haag i disse Dage, har Danskeren Engelhardts Redningsbaad (»Engelhardts Collapsible Lifeboat«) faaet forgyldt Sølvmedaille, den højeste Belønning, der blev uddelt for Redningsbaade. (»Ritz. Bur.«)

Havarier og Forlis.

Berta, Skonnert af Viken, paa Rejse fra Danmark til Søndsvæl med en Ladning Kalksten, har d. 28. Juni i Nærheden af »Sven-

ska Bjørn mistet Rigningen i en stærk Storm og maatte indbugseres til Sandhamn af Dpsk. »Skjold«.

Norman Isles, Dpsk. af Tonsberg, er d. 28. Juni paa Rejse fra Øst-Asien til Evropa med en Ladning blis strandet paa Kysten af Somalilandet ved Ras Allula. Mandskabet er reddet og kommet i Land i Aden. Kystbefolkningen har begyndt at plyndre Skibet.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislistes.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

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. (Sluttet 2. Juli). Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 28. Juni herfra. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 17. Juni herfra. — Algarve, Borries, ank. Marseille 29. Juni fra Newport. — Anglo Dane, Wiencke, afg. London 1. ds. til Newcastle. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 1. ds. fra Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga 30. Juni fra St. Petersborg. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 27. Juni hertil. — Arno, Strubberg, afg. Kaja 1. ds. til Norrsundet. — Aurora, Fischer, ank. Dunkerque 1. ds. fra Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunshüttel 30. Juni for Antwerpen. — Beira, Lunge, dokker i Helsingør. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 2. ds. til Kristiania. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Stockholm 22. Juni fra St. Petersborg. — Christian IX, Holm, ank. hertil 30. Juni fra London. — Dagmar, Bogvad, pass. Lissabon 28. Juni hertil. — Douro, Mortensen, afg. St. Petersborg 1. ds. til Pernau. — Florida, Andersen, afg. Hull 28. Juni til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 2. ds. til London. — Garonne, Kromann, afg. herfra 29. Juni til St. Petersborg. — Georgios I, Sorensen, afg. Hull 29. Juni hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 25. Juni til Kristianssand. — Hengest, Munch, ank. Riga 2. ds. herfra. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 2. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Dartmouth 1. ds. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Konigsberg 29. Juni herfra. — Karin, Rühberg, afg. Stettin 30. Juni til Manchester. — Kasan, Hansen, afg. Libau 2. ds. til London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30. Juni til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. Riga 1. ds. til Bordeaux. — Kursk, Gammesen, dokker i Helsingør. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 1. ds. fra Libau. — Loire, Craignon, ank. Bordeaux 28. Juni fra Kotka. — Louise, Kruse, pass. Brunshüttel 30. Juni for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, dokker i Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Toulon 30. Juni fra Alger. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 2. ds. herfra. — Moskø, Meldahl, ank. Antwerpen 25. Juni fra Riga. — Nicolai II, Kaas, ank. Konstantinopel 2. ds. fra Salonica. — Nordjylland, Kragh, ank. Riga 29. Juni herfra. — O. B. Sulhr, Frisenette, pass. Holtenu 2. ds. hertil. — Omsk, Nellemann, ank. Libau 2. ds. herfra. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 23. Juni fra Kristiania, oplagt her. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Boston 30. Juni fra Newcastle. — Perm, Christensen, afg. London 28. Juni til Libau. — Pregel, Harder, ank. Konigsberg 25. Juni fra Alhoa. — Rogaland, Wiese, afg. Liverpool 27. Juni hertil. — Saga, Wiberg, afg. Lissabon 26. Juni hertil. — Saxo, Kylesbeck, afg. Libau 30. Juni til Antwerpen. — Seine, Damp, ank. Havre 1. ds. fra La Rochelle. — Texas, Lissner, afg. Baltimore 17. Juni hertil. — Tiber, Beck, ank. Genua 22. Juni fra Sisek. — Tyr, Thaning, ank. Windan 2. ds. herfra. — United States, Wulff, ank. New York 30. Juni fra Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 29. Juni fra Rouen.

Svendborg. Peter Mærsk, Burgesen, afg. Newcastle 30. Juni til Swinemünde.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 1. ds.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. St. Petersborg 27. Juni.

Det ostasiatiske Kompagni. Cathay, Thomsen, afg. Antwerpen 26. Juni til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 20. Juni til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 11. Juni til Soesoe. — Siam, Cortsen, afg. Moji 27. Juni til Hongkong. — Indien, Berg, afg. Marseille 29. Juni til Havre. — Cambodia, Knudsen, afg. Tjilatjap 12. Juni til Port Said. — Anamba, Juell Hansen, ank. Kjøbenhavn 18. Juni. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22. Juni. — Sibirien, Madsen, afg. Singapore 27. Juni til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Frederiksted 23. Juni til Havre. — St. Thomas, Hansen, ank. London 28. Juni. — St. Jan, Ingemaun, afg. Barbados 24. Juni.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Piteå 1. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 26. Juni. — Helene, Sorensen, ank. Riga 22. Juni. — Agnete, Petersen, ank. Riga 26. Juni. — Hermia, Hansen, ank. Norrsundet 26. Juni. — Alice, Schultz, afg. Ghent 25. Juni.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Haparanda 1. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Nystad 1. ds. — G. Koch, Jørgensen, afg. Skellefteå 30. Juni. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Aalborg 30. Juni. — I. D. S. Adolph, Feuger, ank. Cardiff 28. Juni. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Blyth 29. Juni. — Hans Tavsen, Klaborg, ank. Burntisland 29. Juni.

Alfred Christensen. Polarstjernen. Branth, afg. Stettin 30. Juni. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Algier 16. Juni. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Korsør 24. Juni. — Urania, Clausen, ank. Lübeck 29. Juni. — Svend, Schmidt, ank. Burntisland 18. Juni. — Nordland, Møller, ank. Sundswall 1. ds. — Kroupr. Frederik, Andresen, afg. Grangemouth 29. Juni. — England Andersen, afg. Gibraltar 23. Juni. — Holland, Poulsen, ank. Rotterdam 1. ds. — Rusland, Madsen, afg. Geste 1. ds. — Dronning Olga, Petersen, ank. Methil 26. Juni. — Annette Furness, Larsen, afg. Kotka 1. ds. — Lady Furness, Clausen, afg. Methil 29. Juni. — Europa, Hansen, afg. Cardiff 20. Juni. — Tyskland, Danstrup, ank. Burntisland 28. Juni. — Frankrig, Fris, ank. St. Petersborg 27. Juni. — Belgien, Nielsen, ank. Hernostrand Distrikt 28. Juni.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 23. Juni til Kratzwick. — Fulton, Jørgensen, ank. Ghent 26. Juni. — Newton, Andersen, ank. Windau 23. Juni. — Edison, Sorensen, ank. Ghent 24. Juni. — Washington, Nielsen, afg. St. Petersborg 28. Juni til Kronstadt.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 1. ds. — Vera, Thing, ank. Memel 1. ds. — Freja, Nielsen, ank. Råfsö 1. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 1. ds. til Skotland.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Kotka 29. Juni. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Dieppe 30. Juni. — Martha, Christensen, ank. Rouen 27. Juni. — Elna, Rathje, afg. Archangel 24. Juni. — Therese, Pedersen, ank. Kotka 30. Juni. — Simone, Møller, afg. Sundswall 1. ds. — Vera, Riso, ank. Calais 26. Juni. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 27. Juni.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Koivusaari 28. Juni. — Nauey, Th. Nielsen, pass. Helsingør 29. Juni til Sundswall. — Nautik, N. Nielsen, ank. Montrose 30. Juni. — Nordsoen, Gram, ank. Åbo 29. Juni. — Nexos, Basse, ank. Casablanca 27. Juni. — Ellen, Hansen, ank. Huelva 21. Juni. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 27. Juni. — Gerda, Iversen, ank. Borgå 27. Juni. — Hebe, Gregersen, ank. Tayport 26. Juni. — Inger, Larsen, ank. Preston 24. Juni. — Johanne, Thøgersen, ank. Uleåborg 27. Juni. — Cito, Jepsen, afg. West Hartlepool 26. Juni til Alicante. — Napoli, Brinch, afg. Konigsberg 29. Juni til Stettin. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 29. Juni til Bordeaux. — Dagmar, Mathiasen, ank. Sörnä 27. Juni. — Norma, Nielsen, ank. Kings Lynn 25. Juni. — Alfa, Lauritzen, ank. Landskrona 30. Juni.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. Helsingør 29. Juni til Stockholm. — Ingrid, Winther, ank. Tynen 25. Juni. — Karen, Eriksen, ank. Stockholm 29. Juni.

København. Hafnia, Hansen, ank. Blyth 27. Juni. — Russia, Poulsen, afg. Burntisland 27. Juni. — Carl Hecksher, Starek, afg. Stockholm 30. Juni. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12. Maj. — Normannia, Eriksen, ank. Kronstadt 27. Juni. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 17. Juni. — Canada, Jespersen, afg. Filadelfia 17. Juni. — Livonia, Skov, ank. Methil 28. Juni.

Østersøen. Cimbrria, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 27. Juni. — Patria, Dam Larsen, afg. Boua 24. Juni. — Gratia, Sorensen, ank. Genua 21. Juni. — Astoria, Nielsen, ank. Filadelfia, 21. Juni. — Frisia, Nielsen, ank. Seaham Harbour 29. Juni. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 29. Juni. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Kronstadt 29. Juni. — Sarmatia, Pedersen, ank. Methil 26. Juni. — Kotonia, Rasmussen, ank. Newport 26. Juni.

Ingå. Flandria, Hansen, afg. Xypila 30. Juni. — Granaria, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 30. Juni. — Carbonia, Mathiasen, ank. Aberdeen 30. Juni. — Estonia, Wiuekler, ank. Methil 29. Juni.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rouen 27. Juni. — Selandia, Troensegaard, ank. Forsby 23. Juni. — Secalia, Jensen, ank. Neufahrwasser 30. Juni. — Frumentin, Andersen, afg. Grangemouth 1. ds. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 10. Juni.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Agua Amogo 29. Juni.

Dannebrog. Amalieborg, Petersen, ank. Riga 27. Juni. — Brattingsborg, Suensou, ank. Kasko 28. Juni. — Flynderborg, Larsen, afg. Antwerpen 1. ds. til Tynen. — Frederus-

(Fortsættes paa Side 335).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1484. Fyrs Lysvinkel forandret. Dieppe, Frankrig. Paa Grund af Arbejderne ved Ø-Moleus Forlængelse ved det ny Indløb til Dieppe Havn, lyser det røde, faste Fyr paa den gamle Ø-Mole nu ikke fra N. 27° Ø. til Kysten Ø. for Dieppe. 49° 56' 6" N. Br. 1° 4' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 752. Kjøbenhavn 1908).

1485. Hindring. Barfleur. Dampnerne »Belgravia« og »Chanzy« har N. for Barfleur stødt paa en Hindring, den første har lidt svært Havari, den anden er sunket. 49° 52' N. Br. 1° 21' V. Lgd.

1486. Fortøjtede udlagt. L'Aber Vrac'h. En Fortøjning er udlagt i L'Aber Vrac'h i Liniens Saint Antoine Fyr overet med La Palme Fyr, fra Fyret paa Øen Vrac'h i S. 20° V. Med stærk Strøm skærer Tonden under. 48° 36' 27" N. Br. 4° 34' 52" V. Lgd.

1487. Forestaaende Forandring af Taagesignal. Lizard, England. Omtrent den 8de Oktober 1908 forandres Lizard Taagesignal. Sirenen skal da hver 1 Minut give to paa hinanden følgende Stød, det første af 7 Sek., det andet af 2 Sek. Varighed. 49° 57' N. Br. 5° 12' V. Lgd.

1488. Farvandet forandret. Avonmouth, Bristol Channel. I Farvandet til Avonmouth er Lobet mellem 9. m. Kurverne aflaget og er nu paa nogle Steder kun 1 Kbl. bredt. En 4.5 m. Grund ligger 676 m. N. 77° V. fra Fyret paa Royal Edward Doks N.-Pier og staur i Forbindelse med 4.5 m. Spidsen af Grundene 7 Kbl. NØ. for den ved en smal Grund med 3.5 à 4.5 m. Vand. 8.5 m. Grundene har forlængt sig c. 370 m. Ø. efter, til c. 820 m. N. 8° Ø. fra Portished Pier Fyr.

1489. Forestaaende Tænding af Fyr. Sligo Harbour, Irland. I 1908 tændes følgende Fyr i Sligo Harbour:

Lower Rosses Point Fyr, 755 m. N. 11° V. fra den hvide, trekantede Baake paa Pynuten. Det viser Et-Blink hver 5 Sek. Lyset er hvidt fra S. 56° V. til S. 60° V., grønt fra S. 60° V. over Drumeliff Spit, rødt fra S. 56° V. over Bungar Bank. Flammens Højde: 7.5 m. Hvid, firkantet Fyrbaake.

Bomore Point Fyr, 75 m. N. 73° V. fra Bomore Forts Flagstang. Det viser Lys med En-Formørkelser hver 30 Sek. Lyset er hvidt fra N. 63° V. til N. 69° V., grønt fra N. 63° V. i Retning af Lower Rosses Point, rødt fra N. 69° V. over Bungar Bank. Flammens Højde: 7.5 m. Hvid, firkantet Fyrbaake.

Coney Island Ledelyr. Forlyret staur 896 m. N. 83° V. fra Metalman Baake. Det viser grønt Et-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 7.5 m. Hvid Fyrbaake. Baglyret staur 91 m. S. 17° V. fra Forlyret. Det er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 12.5 m. Hvid, firkantet Fyrbaake.

Metalman Rock Fyr, paa NV-Siden af Metalman Baake, viser rødt Et-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 3.5 m. Søjle.

Oxster Island Fyr forandres til at vise rødt, fast Lys over Søen. 54° 18' N. Br. 8° 34' V. Lgd.

Metalman Rock Fyr overet med Oxster Island Fyr i S. 55° Ø. leder grønnere Lobet.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1490. Grunde fundet. Etel S. Quiberon, Frankrig. S. for Floden Etel er følgende Grunde fundet: En 6.5 m. Klippe paa 47° 35' 57" N. Br. 3° 11' 0" V. Lgd. En 8. m. Klippe paa 47° 36' 16" N. Br. 3° 13' 39" V. Lgd. En 10 m. Klippe paa 47° 36' 25" N. Br. 3° 13' 32" V. Lgd.

1491. Grundet fundet. Baie de Succinio S. Quiberon. S. for Baie de Succinio er følgende Grunde fundet: En 6 m. Klippe 2.4 Sm. S. 53½° V. fra Penwins Kapel, og en 7 m. Klippe 2. Sm. S. 61° V. fra Penwins Kapel, som ligger paa 47° 29' 38" N. Br. 2° 40' 55" V. Lgd. I Anse de Succinio er fundet flere Grunde, hvorfor man foreløbig ikke bør søge Ankerplads der.

1492. Tønde flyttet. Plateau de la Recherche, Quiberon. Den røde og sorte Spirtønde ved Klippen Lecmariaquer, paa Plateau de la Recherche, er flyttet 1.2

Efterretninger for Søfarende*).

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asteus 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-For tegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1455. Taagesignal forandret. Fyrskibet »Graadby«. Nordsean. Den 25de Juni 1908 er Taagesignalet i Fyrskibet »Graadby« forandret. Sirenen giver nu hver 1 Minut Tre-Stød, hvert Stød Varighed c. 2 Sek. (Kort Nr. 119, 130 og 150. Danske Lods, Side 69. Fyr-Kort Nr. 3). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 403. Kjøbenhavn 1908).

1456. Lodsdamper atter paa Station. Skagen. Skagerak. Lodsdamperen ved Skagen er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1273. Kjøbenhavn 1908).

1457. Skydeøvelser. Amager. Kalleboer. Sundet. Den 4de og muligvis den 7de Juli 1908 afholdes fra Kl. 9½ Fm. til Kl. 7 Pm. Skydeøvelser fra en Standplads paa Amager-Fælled. Under Skydningen er det forhindret med Fare at færdes i Farvandet mellem Amager V.-Kyst og en Linie fra Slusen over Mursandskosten til en Damplærkas, der ligger S. for Mursandskosten c. 4 Sm. V. for Aflandshage. Saa længe der skydes, er der udlagt tre Damplærkasser, en ved Mursandskosten, en c. 4 Sm. V. for Aflandshage og en c. 1 Sm. S. for Aflandshage.

1458. Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet. I Nættene fra den 28de—31te Juli, den 5te—6te August og den 11te—13de August, samtlige Datoer inklusive, afholdes fra Mørkets Frembrud til Kl. 2 Fm. Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses mod N. af Sjælunds S.-Kyst, mod V. af en Linie gennem Vageren paa Kirkegrund i N.-S., mod S. af en Linie gennem Knudshoved V.-Punt imod V., mod Ø. af en Linie gennem Knudshoved V.-Punt imod N. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Sogelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tidsrum at komme ind i det anførte Farvand, saa længe de elektriske Sogelys er i Virksomhed.

* 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.

B.**I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

1459. Skydeøvelser. Sveaborg, Finske Bugt, Finland. I Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet berøres Skudsøvn ikke af Skydeøvelserne ved Sveaborg, idet Skydningen standses, naar et Skib tagtages i Skydelinien. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1330. Kjøbenhavn 1908).

1460. Tønde udlægges. Wiack, Greifswalder Bodden, Tyskland. Ved Skibsløkken uden for Wiack S-Mole udlægges en sort Spidsstønde paa 54° 6' N. Br. 13° 27' Ø. Lgd.

1461. Havnearbejder. Sassnitz, Rügen. Ved Sassnitz udvides Havnen, og Molen forlænges. En rød Tønde, der viser grøn, fast Lys, er udlagt uden for Molens Forlængelse og skal holdes om Strybord for Indgaaende i Havnen. Forsigtighed ved Besølingen skal udvises.

1462. Fyrskibet »Adler Grund« ombyttes midlertidig. Omtrent den 1ste Juli 1908 ombyttes Fyrskibet »Adler Grund« midlertidig med Fyrskibet »Reserve Østsee«.

1463. Tidssignal. Wlk. Kieler Havn. Fra Tårnet paa Kasernen i Wlk gives nu Tidssignal med sort Kugle. Den falder hver Dag Kl. 23 t. 0 m. 0 s. Greenwich Middeltid og Kl. 0 t. 0 m. 0 s. Greenwich Middeltid, svarende til Kl. 0 t. 0 m. 0 s. og 1 t. 0 m. 0 s. mellemøropæisk Middeltid. Den hejses halvt op 10 m. og helt op 3 m. tidligere. Falder kuglen unøjagtig, hejses inden 5 m. derefter en rød Kugle. Naar kuglen falder Kl. 0 t. 0 m. 0 s. mellemøropæisk Tid, affyres samtidigt et kanoiskud fra Vagtskibet. 54° 21' 39" N. Br. 10° 8' 44" Ø. Lgd.

1464. Fyr forandret. Holnis, Lille-Bælt. I Følge Telegram fra »Marineamt i Berlin er Holnis Fyr forandret den 30te Juni 1908. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1333. Kjøbenhavn 1908).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1465. Vrag afmærket. Vrag borttaget. Nordrøp. Tyskland. I Nordrøp er der 3/4 Kbl. Ø. for det tværs ud for Tønde 6 sunke Vrag udlagt en Vragtønde med Ø-hg Topbetegnelse. 54° 8' 49" N. Br. 8° 34' 1" Ø. Lgd.

Vraget af Kutteren, der haa 1 Kbl. VNV. for Büsum Havn, er uskadeligt fjort og afmærket inddraget. Mindste Dybde over Vraget 9,5 m. 54° 7' 15" N. Br. 8° 31' 9" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1339 og 1287. Kjøbenhavn 1908).

1466. Fyrskibet »Elbe III« atter udlagt. Elben. Fyrskibet »Elbe II« er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1341. Kjøbenhavn 1908).

1467. Fyrskibet »Borkum Riff« midlertidig inddraget. Fyrskibet »Borkum Riff« vil i nogle Dage i Tiden fra den 1ste til 10de Juli 1908 ikke være paa Station.

1468. Midlertidig Forandring og Slutning af Fyr. Borkum. I Midten af Juli 1908 vil Borkum Fyr i en Uge vise fast Lys, derefter vil det være regelmæssigt til Slutningen af August, da det i e. 2 Uger vil være slukket. 53° 35' 25" N. Br. 6° 39' 55" Ø. Lgd.

1469. Farvand og Afmærkning forandret. 20-Lauwers, Friscke Zeegat, Holland. Farvandet 20-Lauwers er lukket og Prikkerne ved S-Kant af Bosc-plaat inddraget. To Stumpstønder Nr. 4 og 5 er udlagt paa 53° 29' 57" N. Br. 6° 26' 9" Ø. Lgd. og 53° 29' 30" N. Br. 6° 27' 14" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 4 har nu Nr. 6 og ligger paa 53° 28' 16" N. Br. 6° 28' 16" Ø. Lgd. Spidsstønde Nr. 2 er flyttet til 53° 29' 19" N. Br. 6° 26' 30" Ø. Lgd., og Spidsstønde Nr. 3 med Ballon til 53° 28' 50" N. Br. 6° 27' 55" Ø. Lgd.

1470. Dybde. Zuidgoul, Blauwe Stenk. Zuidgoul, Blauwe Stenk, kan nu beses med 3 m. Dybde. Den røde Vager med Ballon og den sorte Vager med afkortet Kegle har nu ingen Nr. Den sorte Vager ligger paa 53° 13' 42" N. Br. 5° 15' 10" Ø. Lgd.

1471. Skydeøvelser. Helder. I Juli og August 1908 afholdes Skydeøvelser ved Helder. Naar der skydes, hejses paa Fortet rød Flag og et Flæg, der angiver Retningen, hvori der skydes, snledes: Rødt og hvidt Flæg betyder N., sort Ø., rød S., hvidt V., hvidt og sort NØ., rødt og sort SØ., sort og hvidt SV., sort og rødt NV. Dampner ligger ude til Vejledning og Assistance.

1472. Skydeøvelser. IJmuiden. Den 3de og 4de Juli 1908 afholdes Skydeøvelser fra Fort IJmuiden. Der skydes mellem NV. t. N. og SV. t. S. i indtil 9,000 m. Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flæg paa Fortet.

1473. Grund tiltaget. Rak van Scheelhoek. Barron i Rak van Scheelhoek er mellem Spidsstønderne Nr. 1 og 2 tiltaget Ø. efter, saa at der SØ. 500 m. fra den forstaaente Tønde, tæt inden for Tøndelinjen, kan er 0,5 m. Vand. 51° 51' 33" N. Br. 4° 1' 47" Ø. Lgd.

1474. Dybde. Vilje van de Noordplaten og Schaar van Renesse. I Vilje van de Noordplaten er Dybden nu midtfravands 3,0 m. og i Schaar van Renesse 5,7 m.

1475. Forandring i Afmærkning. Everingen, Scheide. I Everingen er Spidsstønde D flyttet til 51° 21' 30" N. Br. 3° 48' 49" Ø. Lgd., og den rød og sort vandret stribe Kuglestønde Nr. 12 med Kegle, Ras van Torneuzen, omhyttet med en Stumpstønde Nr. 12 med afkortet Kegle.

1476. Fyr forstærket. Leughenaer, Dinkerige, Frankrig. Leughenaer hvide, faste Ledelyr er nu forstærket. Lysvenet: 15. Sm. i Midten af Lysvinklen. I øvrigt er Kyret uforandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 957. Kjøbenhavn 1908).

1467. Vrag afmærket. South Foreland Ø. England. Dampneren »Loand« er sunket 15/2 Kbl. N. 70° Ø. fra South Foreland Fyr. To Mastur er over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt 1/2 Kbl. V. for Vraget, og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, ligger ved Vraget. 51° 9' 0" N. Br. 1° 24' 30" Ø. Lgd.

1478. Lystønde udlægges. Grain Spit, Thomsen. Omtrent den 1ste Juli 1908 ombyttes Grain Spit sorte Spidsstønde med en sort, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek. 51° 28' N. Br. 0° 45' Ø. Lgd.

1479. Dybde forandret. Long Sand Shoal—Kortish Knock, Thomsen. Mellem Long Sand Shoal og Kortish Knock har Dybderne forandret sig. Watch Tønden ved South Knock ligger paa 51° 35' 10" N. Br. 1° 32' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

1480. Forestaaende Forandring af Fyr. Gun Flaet, Thomsen. Omtrent den 9de September 1908 forandres Gun Flaet Fyr til hver 15 Sek. at vise rødt Et-Blink, Blink Ø., Morke 14. Sek. 51° 46' 0" N. Br. 1° 20' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

1481. Fyrskibet »Bar Flate« omhyttet med Lystønde. Fyrskib »Roaring Middle« udlagt. Lynn Deep, The Wash. »Bar Flate« Fyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr, er omhyttet med en sort Lystønde, mærket Bar Flate, der hver 10 Sek. viser hvidt To-Blink. 52° 55' N. Br. 0° 16' Ø. Lgd.

»Bar Flate« Fyrskib er flyttet og hedder nu »Roaring Middle« Fyrskib. Det ligger 2 Kbl. NØ. t. N. for Tønden ved N.-Enden af Roaring Middle, 3. Sm. N. 42° Ø. for dets tilfjellige Plads. 52° 57' N. Br. 0° 19' Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 188. Kjøbenhavn 1908).

1482. Dybde i Havn. Peterhead, Skotland. I Peterhead Havn er Dybden nu 3,5 m., og i Indløbet udvides til samme Dybde.

1483. Uddybning. Buckle Harbour, Under Uddybning af Buckle Harbour Indløb vises følgende Signaler, naar Havnen er spærret: en sort Ballon eller et rødt Fyr paa V.-Pierens Hoved, og et rødt Flæg eller en rød Lanterne paa Uddybningsmaskinen. Denne skal passeres paa den Side, hvor Flæg eller Lanterne vises. 57° 40' N. Br. 2° 57' V. Lgd.

Kbl. S. 6° Ø. hen. Paa 9^o m. Klippen paa 47° 25' 11" N. Br. 2° 49' 9" V. Lgd. er fundet 8^o m. Vaud. Paa Plateau de la Recherche er fundet flere grunde Steder.

1493. Telegrafkabler afmærket. Pointe du Chapus. Ile d'Oléron. Telegrafkablerne, hvor Telegrafkablerne er landet ved Pointe du Chapus paa Ile d'Oléron og ved Pointe du Chapus paa Fustlandet, er malet hvide og blå vandret stribet. Fort Pointe du Chapus: 45° 51' 25" N. Br. 1° 10' 27" V. Lgd.

1494. Lystønde udlagt. Miranda. Ria de Ares. Spanien. En sort, spids Lystønde, der viser rød, fast Lys, er udlagt ved Grunden Miranda i Ria de Ares og skal holdes om Bagbord for Indgaaende.

1495. Fyr midlertidig forandret. Grand Bassa. Afrika. Grand Bassa Blinkfyrt er beskudiget i en Storm; et midlertidigt, hvidt, fast Fyr vises fra Fyrtauret. 5° 52' N. Br. 10° 4' V. Lgd.

1496. Lystønder midlertidig udlagt. St. Thomas de Montmagny. River St. Lawrence. Canada. Paa N-Siden af Hovedløbet ovenfor Byen St. Thomas de Montmagny er til Brug ved Uddybning midlertidig udlagt to hvide Lystønder, der viser rød Lys med hyppige Formørkelser. 47° 0' 56" N. Br. 70° 37' 0" V. Lgd. og 47° 0' 14" N. Br. 70° 38' 2" V. Lgd. De er Skibsfarten uvedkommende.

1497. Baake opført. Channel Rock. East Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En hvid, trekantet Baake er opført paa Channel Rock, 2 Sm. S. 25° Ø. fra Deer Island Thorofare Fyr. 44° 6' 13" N. Br. 68° 41' 3" V. Lgd.

1498. Grund. Huntington Bay. Long Island Sound. New York. Mellem Huntington Bay og Northport Bay er der 5^o m. Vaud midt imellem den røde Tønde Nr. 2 og den sorte Tønde Nr. 3.

1499. Tønde udlagt. Delaware River. En Spidsstønde er i 8 m. Vaud udlagt i Kbl. SØ for Skæringen mellem Deep Water Point og Cherry Island Ledefyrilinier, fra Kristiania Fyr i S. ¼ V., og fra Newcastle bagreste Ledefyr i N. 67^o Ø.

1500. Fyr til Forsøg. Fyrskibet »Diamond Shoal«. North Carolina. Fyrskibet »Diamond Shoal« Nr. 71 er ombygget med Fyrskib Nr. 72. Taagesignalet er uforandret. Blinkfyrene gives med to Belys, et fra hver Mast, men man maa ikke stole paa Blinkenes Regelmæssighed, der ikke er saa stor som med de tidligere Fyr. Skibsførere anmodes om at indberette om, hvorledes Fyrene lyser i Sammenligning med de tidligere Fyr. Beretning bedes sendt til »The Inspector of the Fifth Lighthouse District, Baltimore, Maryland«.

1501. Tønder udlagt. Cooper River. Charleston Harbor. South Carolina. I Cooper River er følgende Tønder udlagt: Shipyard Creek Spidsstønde Nr. 17 i 4^o m. Vaud, ved S-Siden af Indløbet til Shipyard Creek. Middle Shoal Stønde Nr. 19 i 4^o m. Vaud, fra Kanten af Clouter Creek Indløb i S. 13^o Ø., og fra Drum Island N.-Punt i N. 8^o V. Clouter Creek Spidsstønde Nr. 18 i 6^o m. Vaud, fra Kanten af Clouter Creek Indløb i S. 41^o V. og fra Ø.-Punt af Naval Station Reservation i N. 46^o V. Navy Yard Bank Spidsstønde Nr. 20 i 6^o m. Vaud, fra Ø.-Punt af Naval Station Reservation i N. 47^o V. og fra det første Værft neden for Fiddlers Creek i S. 13^o Ø. Drum Island Spid vandret stribede Spidsstønde er inddraget.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1502. Tønde inddraget. Grand Turk Island. Bahama Islands. Den røde Fortøjstønde ved V.-Siden af Grand Turk Island, 3 Kbl. S. 64° V. fra Pieren, er inddraget. 21° 28' N. Br. 71° 9' V. Lgd.

borg, Fischer, afg. St. Petersborg 28. Juni til Rotterdam. — Frederiksborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 30. Juni til Kasko. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Ny Karleby 22. Juni. — Kronborg, Jensen, ank. Stettin 16. Juni. — Reseborg, Schultz, afg. Blyth 30. Juni til Swinemünde. — Skanderborg, Jensen, ank. Sunderland 1. ds. — Stegelborg, Albertsen, afg. Kouigsberg 1. ds. til Libau. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Libau 28. Juni. — Søborg, Hansen, afg. Uleåborg 29. Juni til Calais. — Uranienborg, Schmidt, ank. Oran 27. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Hamburg 28. Juni. — Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 7. Juni. — Marselisborg, Rohde, afg. Cardiff 1. ds. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, afg. Huolva 25. Juni til Stettin. — Skodsborg, Schmidt, ank. Hungersborg 19. Juni. — Tuborg, Agerlin, afg. Sautauder 27. Juni til Middlesbro. — Ulfborg, Møllerup, ank. Oran 1. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. Ghent 1. ds. til Newcastle.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Neuzen 27. Juni. — Dansborg, Kühl, afg. Benisaf 29. Juni til Herrenwick. — Jægersborg, Larsen, ank. Tyne 28. Juni. — Kallundborg, Nielsen, ank. Cardiff 23. Juni. — Taarnborg, Matzen, afg. Wi-borg 24. Juni til Hull.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Libau 25. Juni til Dundee.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rouen 27. Juni.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Riga 26. Juni.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, afg. Uleåborg 1. ds. til Newcastle. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Grimshy 30. Juni.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykøbing, Lichmann, ank. Løgstør 29. Juni fra Bridgeness.

Sejlskibe.

Esbjerg. Thora, Thomsen, ank. Kvaudang (Celebes) 28. Juni. — Ætina, Pedersen, ank. Lømvig 30. Juni.

Rønna. Ane Cathrine, er ank. til Skelskor. — Castor, ank. Slitte 22. Juni. — Oline Dahl, ank. Aalborg 25. Juni. —

Sigurd, ank. Karlskrona 27. Juni. — Amalie, ank. Kjøbenhavn 27. Juni. — Mercantil, ank. Oscarshamn 26. Juni.

Svendborg. Skjold, Larsen, ank. Luktudy 22. Juni. — Maagen, Jensen, ank. St. Johns 22. Juni. — Agnes, Christensen, ank. Höganäs 23. Juni. — Leif, Andersen, ank. Archangel 23. Juni. — Asta, Bom, ank. Muraap 23. Juni. — Caroline, Bang, ank. Flensborg 22. Juni. — Zampa, Petersen, ank. Norrkøping 23. Juni. — Lilly, Rasmussen, ank. Frederiksstad 25. Juni. — Dagny, Rasmussen, ank. Neder Kalix 25. Juni. — Freir, Brandt, ank. Råfsø 25. Juni. — Nanna, Madsen, ank. Gefle 22. Juni. — Ruth, Falentin, ank. Quimper 26. Juni. — Fortuna, Christiansen, ank. Archangel 26. Juni. — Concordia, Henriksen, ank. Colchester 27. Juni. — Newsky, Nielsen, ank. Charlestown 26. Juni. — Kasper, Jørgensen, ank. Fakse 25. Juni. — Kirstine, Sørensen, ank. Frederikshavn 25. Juni. — Pampa, Jensen, ank. Lysekil 26. Juni. — Alfrede, Ruelykke, ank. Gestemünde 29. Juni. — Emanuel, Bentzen, ank. Kings Lynn 28. Juni. — Guldborg, Jørgensen, ank. Dover 28. Juni. — Dannebrog, Clausen, ank. Sassnitz 27. Juni. — Urda, Pilegaard, ank. Folkestoue Red 27. Juni.

Ero. Genius, Bastrup, ank. Göteborg 28. Juni. — Skandia, passerede Dungeness 27. Juni for øst. — Kirstine Jensen, passerede Dover 28. Juni for øst. — H. H. Petersen, ank. Gestemünde 27. Juni. — Mette, Andersen, ank. Dysart 29. Juni. — Ami, Christensen, ank. Kjøbenhavn 29. Juni. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 29. Juni. — Argo, Clausen, ank. Rio Grande 29. Juni. — Thor, Kromann, er ankommen til Rio Grande do Sul. — Wemyss Castle, Mortensen, ank. Borganes 29. Juni. — Astræa, Svane, ank. Rio Grande 29. Juni. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 1. ds. paa Rejse fra Aho til Newhaven. — Kianna, Christensen, ank. Fecamp 29. Juni. — Hertha, Krull, ank. Bedford 1. ds. — Th. Lohse, Boye, ank. Leith 29. Juni. — Debora, Rasmussen, ank. Archangel 29. Juni.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 3. Juli 1908. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1503. Forandring af Fyr. Benicarlo, Spanien.** Den 15de Juli 1908 for-
andres Benicarlo Fyr til et hvidt Fyr med Tre-Fornørkeser hver 15 Sek., Lys
6,0 Sek., Mørke 1,0 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1,0 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1,0
Sek. Flammens Højde: 11,7 m. Lysevnen: 10 Sm. Det lysar fra S. 50° Ø. gen-
nem S. V. og N. til N. 85° Ø.
- 1504. Tønde forandret. Cinq Cents Frances. Antibes. Frankrig.** Den sorte
Spidstønde med Gylander ved Grunden Cinq Cents Frances er ombyttet med en sort
Spidstønde med Gylander. 43° 35' 13" N. Br. 7° 7' 58" Ø. Lgd.
- 1505. Havnearbejder. S. Remo. Italien.** Ved Porto di S. Remo forlanges
S.-Mølen. Uden for Mølehaven er udlagt to Bojer, der skal holdes om Bagbord
for Indgaende.
- 1506. Løb atter aabent. Portovenere. Golfo di Spezia.** Passo di Portovenere
er atter aabent for Skibsarten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1096. Kjø-
benhavn 1908).
- 1507. Fyr midlertidig forandret. Formiche di Grosseto.** Fyret paa Formiche
di Grosseto er midlertidig fornuvret fra S. 63° Ø. til S. 41° Ø.
- 1508. Tønder udlagt. Porte di Augusta. Sicilien Ø.-Kyst.** Ved Porto di
Augusta er i 3 m. Vand e. 1 Kbl. N. for Indløbet udlagt 4 smaa røde Spids-
tønder.
- 1509. Afgang ikke forbudt om Natten. Odessa. Rusland.** Uagtet det er
forbudt fremmede Skibe at staa ind i Odessa Haven, med mindre et Flag vises ved
Karnæne Stationen, er de ikke forhindrede fra at staa ind i Haven mellem
Solnedgang og Solopgang. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 831. Kjøben-
havn 1908).
- 1510. Bestemmelse for Besejning. Sebastopol. Kofaridskibe, som paa Grund
af Vejret ikke kan holde Søen, kan om Natten staa ind til Sebastopol; de skal
da holde tæt til Batteriet ved Klosteret Chersonese og vise to Lanterner, naar de
passere Batteriet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 771. Kjøbenhavn 1908).**
- 1511. Fyr forandret. Cap de Garde. Alger.** Cap de Garde midlertidige
Fyr er stukket og det nye Fyr tændt. Det viser hvidt Ek-Lyn hver 5 Sek., Lyn Ø,
Sek., Mørke 4,0 Sek. Lysevnen: 34 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. (Se »Efter-
retninger for Søfarende« Nr. 1100. Kjøbenhavn 1908).
- 1512. Grund fundet. Cap Axin V. V.** for Cap Axin ligger en lille Klippe-
grund med 6 m. Vand. 37° 3' 13" N. Br. 7° 28' 40" Ø. Lgd.
- 1513. Grunde fundet. Baie de Sidi Akkèche V. Cap de Fer. V.** for Baie
de Sidi Akkèche er fundet en Klippegrund paa 37° 4' 50" N. Br. 7° 15' 50" Ø.
Lgd., og en 6,2 m. Klippegrund paa 37° 3' 13" N. Br. 7° 15' 12" Ø. Lgd.
- 1514. Oplysning om Grund. Pointe Cavallo. Paa 5 m. Grunden 600 m.
N. 33° Ø. fra Øen Hadjert Tanlkout, V. for Pointe Cavallo, er fundet 3 m. Vand.**

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 1515. Tønde udlagt. Kusan Po. Korea V.-Kyst.** En rød Spidstønde med
Trekant er i 5,3 m. Vand udlagt om Styrboord for Indgaende i Kusan Po, ved
Grunden V. for Changu Sonnu. Tønden ligger 8½ Kbl. S. 22° V. fra Inhu
Sonnu og i N. 59° V. fra et kendetligt Træ paa Parai To. 35° 58' 42" N. Br.
129° 35' 51" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + anmerknet; T: Tillæg.
Korts eller
Bogs Nr.

Tyskland:

Gezeitentafeln für das Jahr 1909.

N B 56 a Mündungen d. Jade n. Weser. Südl. Teil. Nordsee. Deutsche Küste.
I: 50,000. Pris 3.10 M.

N	145	Hafen von Tsingtau. Chinesisches Meer. Shantungküste. I: 10,000. Pris 2,60 M.
N	67	Kieler Hafen. Ostsee. Deutsche Küste. I: 12,500. Pris 2,60.
N	149	Mündungen der Jade, Weser und Elbe. Nordsee. Deutsche Küste. I: 100,000. Pris 4,10 M.
N	5176	Frankrig: Environs de Nice et de Villefranche. Embouchure du Var. Rade de Beaulieu. (Côte Sud de France).
R	831	Des Haux de Bréhat à Palmpol.
R	3165	Morihan. (Côte Ouest de France).
R	4379	De la baie Ampasindava à Nosy Saba. (Côte N.O. de Madagascar).
f	5176	Environs de Nice et de Villefranche.
N	900	Annexe aux Instructions No. 892. Côte Ouest de France. Yves de côtes. Pris: 1 fr.

Kort Nr. 87 (Toba Ko) har forandret Navn og hedder nu Toba Ko with Inako Suido.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæiffert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens
Lokale i Svendborg med følgende Dagsorden:

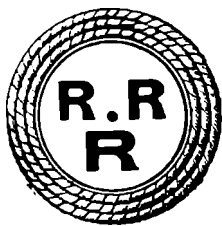
1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1908.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1909.
5. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk for de kommende 3 Aar.
6. Forhandling om § 5 i Lov om Oprettelse af Sørætter uden for Kjøbenhavn m. m. af 12. April 1892.
7. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, d. 30. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.



Randers Ribsllaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 8442.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdels hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69.
Kjøbenhavn K.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR

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.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copensura

Telefon-Nr.
42

Et godt Skib

ønskes til Købs straks. Lasteevne fra 1,000 til 1,500 Cnt. Pris samt øvrige Betingelser bedes tilsendt

Skipper H. J. Hansen
Nørrebro Kohaven, Rudkjøbing.

Gaver til Sømandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.



Leo Ledermanns

Redningskrans „Panzer“

Inddelt i 6 lufttætte Rum,
stor Bæreevne, meget lettere og
holdbarere end Korkkransen.

BERG & LARSEN.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon H 120.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevls.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøghed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eff., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratorer.

De bedste Varer her paa Pladsen.

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. Agester i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
 SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
 TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
 at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder

af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.

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,
 Carlheltermann, Kjøbenhavn.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandar 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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
 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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 7. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Palnt
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislste.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen „no cure, no pay“. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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“.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

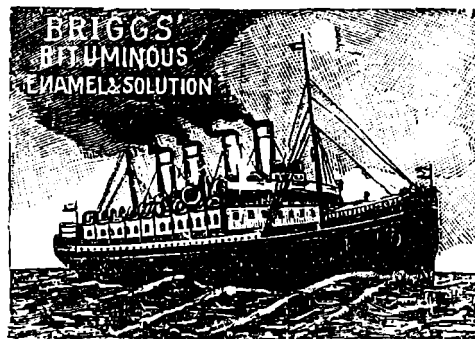
Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON



Emullen

paalægges varm — 1/10“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasteram, Bankers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udørelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektører, Cedervalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rødtbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Cadenius & Grahn
Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen.
Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779y.

Forstædernes  **Broløberfabriker**
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1. ete Sal
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Gaver til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

Skibsproviantering
N. I. Pedersens Eftflg.
(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
Billigste Priser. Bedste Betjening.

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL
skattefrit — meget holdbart.
*Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om
Bord til Nydelse ved Maaltiderne.*

S. T. Taylor & Sons
Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.
Enefabrikanter af
Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Tuborg Pilsner
Danmarks ældste og fineste Pilsner
Tuborg Porter
Danmarks yngste og bedste Porter

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

PALLE SØRENSEN EFTF.
Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter. „

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Bortlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.
Telefon 7262.

C. P. Schweiglers
Skibsbageri.
Dyngarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Telf. 162 Skibsprovianteringsforretning Telf. 162
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Frederik Hansen
Skive.
Skibsproviantering.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1907.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening af-
lægger herved følgende Beretning om Foreningens Virk-
somhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne
Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse ndtraadte paa sidste or-
dinære Generalforsamling den 6. Juli f. A. Konsul Reeh-
nitzer, Konsul Lund og Skibsreder N. J. Ohlsen,
der alle genvalgte.

Efter Forslag af Kredsstyrelsen for Ærø Kreds valg-
tes Skibsreder J. C. Carlsen i Stedet for afdøde Skibs-
reder Olaf Petersen.

Foreningens Administration.

Foreningens mangeaarige Sekretær og Kasserer Hr.
L. Drechsel fratraadte ved Udgangen af 1907 denne
Stilling efter derom fremsat Ønske. Fra nævnte Tids-
punkt at regne har Bestyrelsen derefter ansat som Se-
kretær Hr. Redaktør Emil Krogh og som Kasserer
Hr. Kaptajn C. Minor Rasmussen.

Regnskabet.

Foreningens Regnskab for Aaret 1907 udviser føl-
gende:

Indtægt:		Udgift:	
	Kr. Ø.		Kr. Ø.
Beholdning d. 31. December 1906	138 53	Anskaffelse af Kontorinventar	629 14
Indbetalt af Kredsafdelingen for:	Kr. Ø.	Kontorudgifter	1,103 91
Bornholm	268 65	Portoudgifter	67 98
Sjælland	283 65	Bogtrykkerarbejde	214 65
Fyen og Langeland	2,012 80	Rejseudgifter	844 80
Ærø	2,183 15	Lønning	600 00
Øst-Jylland	188 20	Medlemsbladet	2,526 60
Nord-Jylland	85 00	Fællesrepræsentationen for dansk	
Thyland og Mors	169 85	Skibsfart	500 00
Fanø og Vest-Jylland Syd for		Forskelligt	125 65
Limfjorden	612 55		
Afdelingen for mindre Skibe	2,336 19	Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund:	
Overordentlige og udenlandske		Tilgodehavende iflg. Regnskab	333 39
Medlemmer	155 00	Beholdning d. 31. December 1907	1,625 85
Renter	138 40		
	8,295 04		
	138 40		
	8,571 97		
			6,612 73
			333 39
			1,625 85
			8,571 97

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, i Juni 1908.

P. N. Harbye.

Thurø, i Juni 1908.

Sophus Hansen.

Balance pr. 31. December 1907.

	Kr. Ø.		Kr. Ø.
Indestaaende i Landmandsbanken	1,234 04	A/S Dansk Søfartstidende til Gode for 2det	
Kontant Beholdning	391 81	Halvaar 1907	2,582 60
Afdelingen for mindre Skibe: Restance pr. 1907	425 50		
Nordevropæisk Sejlskibsreder - Forbund Re-			
stance (Andel i Husleje)	489 98		
Saldo...	41 27		
	2,582 60		
			2,582 60

Lodsning under Bugsering.

Allerede i Aarsberetningen for 1906 henledtes Op-
mærksomheden paa, at de Erfaringer, der var gjort ved
Anvendelsen af de ny Regler for Lodsning under Bugse-
ring i Henhold til Lov af 30. Marts 1906, kun var lidet

tilfredsstillende, og at man maatte beklage, at Marinemini-
steriet ved Lovens Gennemførelse paa væsentlige Punkter
havde fraveget det Forslag, der i sin Tid blev udarbejdet
i et af Ministeriet nedsat Udvalg, i hvilket Foreningen
var repræsenteret.

Det forløbne Aar har tilfulde vist, hvor berettiget den Skepsis var, der saaledes straks kom til Orde indenfor Foreningen. Paa et saa væsentligt Punkt som Spørgsmaalet om Skibsførerens Farvandskendskab har Lodsvæsnets saaledes fortolket de ny Bestemmelser paa en Maade, der staaer i afgjort Modstrid med de Grundprinciper, Foreningen mente at have faaet fastslaaet ved sin Medvirksomhed i det nævnte Udvalg. I Overensstemmelse med denne Opfattelse har Foreningen i Aarets Løb rettet en udførlig Henvendelse til Marineministeriet, i hvilken man overfor dette har nedlagt Indsigelse mod de paagældende Lovbestemmelser i deres endelige Form, særlig fordi disse strider mod den i Udvalget truffe Overenskomst, og udtalt, at Sejlskibsfarten maa føle sig brøstholden ved den truffe Ordning. I Anledning af denne Henvendelse har Ministeriet overfor Foreningen fastholdt som sin Opfattelse, at Lovforslaget blev forelagt i nær Overensstemmelse med Indstillingen fra det Udvalg, af hvilket Foreningens Repræsentant var Medlem, og at Ministeriets Medvirksomhed til Forandring af de ny Lovbestemmelser næppe vil kunne ventes, før der foreligger nærmere Erfaringer om Lovens Virkninger.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 11. September 1907 blev imidlertid Ministeriets og Lodsvæsnets Fortolkning af Spørgsmaalet om Skibsførerens Farvandskendskab underkendt, idet Retten kom til det Resultat, at der trods alle Forsøg paa at udslutte Sporene af Foreningens Medvirksomhed i Udvalget alligevel var fuld Hjemmel i Loven af 30. Marts 1906 for en Hævdelse af Foreningens og Udvalgets Standpunkt, nemlig at Betingelsen for at Lodsernes Eneret skal anses for at være krænkede maa være den, »at en i det paagældende Farvand ganske ukendt Fører benytter Bugserhjælp uden at tage Lods.« Desværre maatte Foreningen atter se dette Standpunkt kuldkaftet, tilmed uden nogen nærmere Motivering, af Overadmiralitetetsretten, Orlogsmarinens højeste Instans, som i Henhold til en gammel Bestemmelse, der overall ansaas for at være bortfalden i Praxis, kom til at fungere som Højesteret i dette Spørgsmaal, i hvilket Orlog- og Handelsmarinens Interesser har staaet saa skarpt overfor hinanden.

Bestyrelsen har dog ment stadig at burde fortsætte sit Arbejde i denne vigtige Sag og har i den Anledning under 2. Juni d. A. rettet en Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart med Anmodning om at søge iværksat en fornyet Revision af Bestemmelserne for Lodsnings under Bugsering i Forbindelse med en Revision af Lovbestemmelserne om Ordningen af hele Lodsvæsnets samt Lodstaksterne.

Paa denne Henvendelse har Foreningen umiddelbart forinden Afslutningen af nærværende Beretning modtaget et imødekommande Svar.

Navigationsvæsnets Ordning.

I Lobet af Aaret 1907 afgav som bekendt »Kommissionen til Revision af Bestemmelserne for Navigator- og Maskinistuddannelsen m. m.« sin Betænkning, der for Navigationsvæsnets Vedkommende delte sig i en Flertals- og en Mindretalsbetænkning.

Paa Foreningens Generalforsamling i Fjor blev de herhen hørende Spørgsmaal gjort til Genstand for en ret indgaaende Diskussion, og paa Foranledning af Afdelingen for mindre Skibe har Bestyrelsen i indeværende Aar anmodet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om under det fortsatte Arbejde paa denne omfattende Sags Løsning at søge udvirket, at Grænserne for den indskrænkede Fart i Østersøen udvides til at omfatte hele Østersøen, Bottenhavet og den finske Bugt, subsidiært at disse Grænser ikke indsnævres.

Konsulatafgiften.

Den i sidste Aarsberetning omtalte »Kommission til Omordning af Udenrigsministeriet m. m.« har i det for-

løbne Aar afgivet sin Betænkning, og i den nu afsluttede Samling har Rigsdagen derefter vedtaget en Lov om Diplomati- og Konsulatvæsen.

For Foreningen har denne Sag sin særlige Betydning derigennem, at den nævnte Kommission, i hvilken saavel Udenrigsministeren som Chefen for Udenrigsministeriets Konsulatkontor havde Sæde, har behandlet Spørgsmaalet om Konsulatafgifterne, om hvilken Betænkningen blandt andet udtaler, at man maa anse det som billigt og retfærdigt, at Konsulatafgiften af Skibe helt ophæves, imod at den ved Lov af 14. April 1893 hjemlede Gebyrfrihed for Benyttelse af konsulær Bistand i de sædvanlige Skibsfartssager til Gengæld bortfalder.

Ny Konsulater.

Efter Anmodning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Foreningen udtalt sig om Ønskeligheden af Oprettelsen af forskellige ny danske Konsulater.

Efter at have indhentet nærmere Oplysning hos de paagældende Kredsstyrelser har Bestyrelsen ment at burde anbefale Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat i Dakar, Senegal, Vestafrika, saaledes at Konsulatet kommer til at omfatte Dakar, St. Louis og Rulisque med Sæde i Dakar. Derimod har Bestyrelsen ikke kunnet støtte et Forslag om Oprettelse af en konsulær Repræsentation i Calamata, Grækenland.

Statstilsyn med Sejlskibe.

Det i sidste Aarsberetning omtalte Forslag, der i sin Tid blev indsendt til Indenrigsministeriet fra Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen angaaende en eventuel Etablering af et Tilsyn m. m. med Sejlskibe, har ogsaa i det forløbne Aar beskæftiget Foreningen.

Efterat Bestyrelsen forrige Aar med en udførlig Motivering principielt havde fraraadet Nedsættelsen af en Kommission, der som foreslaaet skulde omfatte Repræsentanter for Sejlskibsredere, Førere og Skibsbyggere, med det Formaal at udarbejde et Forslag til Lov om Tilsyn m. m. med Sejlskibe, modtog Foreningen senere til Udtalelse en fornyet Skrivelse om Sagen fra Underdirektør Rasmussen. Denne Skrivelse blev gjort til Genstand for Diskussion paa Foreningens Generalforsamling i 1907, paa Grundlag af hvilken Bestyrelsen i afvigte Aar har taget endeligt Standpunkt i Spørgsmaalet overfor Fællesrepræsentationen i en Skrivelse af 12. Oktober 1907, af hvilken man af Hensyn til Sagens Betydning her skal gengive følgende Afsnit:

»I den nu foreliggende Erklæring fra Underdirektør Rasmussen er det nærmere angivet, hvad det omhandlede Tilsyn i det væsentligste skal omfatte, og det er anført, hvorledes Tilsynet lækkes ordnet. Bestyrelsen maa nu vedblivende mene, at Indførelsen af et offentligt Tilsyn med Sejlskibe ikke er paakrævet; thi selv om der kan paavises Tilfælde, i hvilke Mangler ved Skibet eller dets Udrustning vilde være bleven afhjulpet, om Skibet havde været undergivet et saadant Tilsyn, saa synes disse Tilfælde at være for faa og at foreligge for lidet oplyst til at kunne begrunde Etableringen af et Statstilsyn som det paatænkte. Naar man imidlertid fra Statens Side skønner det ønskeligt at tage det foreliggende Spørgsmaal under Behandling og eventuelt indføre et offentligt Tilsyn med Sejlskibe, da maa det af Underdirektør Rasmussen nu fremsatte Forslag efter Bestyrelsens Skøn siges at være vel egnet som Grundlag for Sagens videre Fremme. Bestyrelsen finder derfor ikke at burde rejse Modstand mod et Tilsyn, der, som foreslaaet, indskrænkes til at omfatte Kompasser, Skibsllys, Baade og Redningsmidler samt i ikke klassede Jernsejlskibe: Skibsskroget med Ror og Skodder. Bestyrelsen maa fremdeles anse den i Underdirektørens Forslag angivne Ordning af Tilsynet for hensigtsvarende. Særlig maa den paany hen-

lede Opmærksomheden paa, at det vil være uforsvarligt yderligere at bebyrde Sejlskibserhvervet, hvis Stilling under Nutidens Søfartsforhold er overordentlig vanskelig og usikker, og Bestyrelsen maa derfor fastholde, at det paa-lænkte Tilsyn ikke bør medføre nogen Udgift for Sejlskibsfarten. Bestyrelsen kan i saa Henseende ganske slutte sig til Underdirektør Rasmussens Udtalelse om, at Søfarten bør fritages for at betale det offentlige Tilsyn med Skibene.»

Skibsmandskabs Opholdsrum.

I afvigte December Maaned nedsatte Indenrigsministeriet under Forsæde af Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen en Kommission til at udarbejde Forslag til Ændringer i de ved Reglement af 10. December 1892 givne Regler om Skibsmandskabs Opholdsrum. I nævnte Kommission var repræsenteret Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart samt flere af Skibsfartens øvrige Organisationer; endvidere havde flere tekniske Sagkyndige Sæde i Kommissionen.

I Erkendelse af at denne Sag i væsentlig Grad maatte berøre Foreningens Interesser, indgik Bestyrelsen uopholdelig til Indenrigsministeriet med Andragende om, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening maatte faa Lejlighed til ved tvende Repræsentanter at deltage i Kommissionens Arbejde, idet man meddelte, at d'Hrr. Skibsreder og Skibsbygger J. Philip Jørgensen af Thurø og Skibsinspektør H. N. Skou af Esbjerg var villig til at paalage sig dette Hverv.

Under 13. Januar d. A. har Ministeriet derefter ud-

nævnt de af Bestyrelsen udpegede Repræsentanter til Medlemmer af Kommissionen.

Fyr og Sømærker.

Efter Opfordring af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har Bestyrelsen anmodet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om hos Marineministeriet at søge udvirket, at der indføres følgende Forbedringer vedrørende Belysningen og Afmærkningen af danske Farvande:

1. Ledefyr ved Løgstør.
2. Lysbøje paa Kirkegrunden Nord for Vejro.
3. Forbedring af Møens Fyr.
4. Belysning af den vestlige Indsejling til Svendborg Sund.
5. Forandring af Kløkketønden ved Bøgestrømmen.

Angaaende:

1. Beløning for Skibsbesigtelser og Antagelse af faste Besigtelsesmænd.
2. Toldopsynet ved Indløbene til danske Fjorde.
3. Lov om Aktieselskaber.
4. Grænserne for den indskrænkede Fart vil der paa Foreningens Generalforsamling i Svendborg den 11. Juli d. A. blive afgivet fornøden Meddelelse.

Dels direkte gennem Hovedkontoret, dels gennem Foreningens Sagførere er der som sædvanlig ydet Foreningens Medlemmer retslig Assistance i den Udstrækning, i hvilken det har kunnet lade sig gøre.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kjøbenhavn, i Juni 1908.

P. RECHNITZER,
Aalborg,
f. T. Formand.

J. C. CARLSEN,
Marstal.

A. HANSEN,
Svendborg.

J. Ph. JØRGENSEN,
Thurø.

C. P. LUND,
Rønne.

G. NICOLAISEN,
Aarhus.

N. J. OHLSEN,
Marstal.

A. P. RASMUSSEN,
Nykjøbing, Jyll.

P. N. WINTHER,
Nordby, Fanø.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 42/1908, afsagt d. 27. Maj 1908. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Hermes« Vegne.

Den 2. Marts d. A. mellem Kl. 2 og 3 Fm. grundstødte Dampskibet »Hermes« af Göteborg, paa Rejse fra denne By til Groeningen med en Ladning Planker, i Snetykning i Storebælt tæt ved Nordenhuse paa Østkysten af Fyen. Skibet kom til at staa i Retningen SSV., Vinden var sydlig, stiv Kuling. Man søgte efter afholdt Skibsraad forgæves at komme flot ved Kastning af Dækslast og ved Bakning. Da det befrygtedes, at Skibet, naar det lettedes vilde drive længere ind paa Grunden, opførte man med Forsøgene paa at komme flot ved egen Hjælp og signalerede efter Assistance. Om Morgenen kom der Fiskere fra Land, men de urolige Vejrforhold hindrede Udsætning af Ankeret, hvorfor man satte sig i Forbindelse med Svitzer.

I Løbet af Formiddagen begyndte Skibet, der huggede en Del i Grunden, at lække, men kunde dog holdes læns ved Pumperne. Kl. c. 5 Em. kom Svitzers Dampere »Frederikshavn« og »Helsingør« til Stede. Der afsluttedes Bjergningskontrakt paa sædvanlige Betingelser. En Slæber førtes om Bord i »Hermes«, der efter c. 1/2 Times Slæbning, hvorved begge Bjergningsdampere medvirkede, Kl. c. 9 kom af Grunden og ankrede op for Natten, da »Hermes« hverken kunde bruge Ror eller Skrue. Medens »Helsingør« straks afgik fra Strandingstedet, blev »Frederikshavn« liggende med »Hermes« fastgjort i Slæberen til næste Morgen. »Hermes« blev da forlojet langs Siden af »Frederikshavn« og bugseret til Slipshavn.

Ved den dér foretagne Dykkerundersøgelse fandtes fra 6' foran Fokkevantet agterefler i hele Skibets Længde en Mængde Buler i Kølpladerne, første, anden og tredje Pladerække, samt enkelte mindre Lækager. Saalen var opbøjet c. 5" og fastholdt et Skruerblad, og Rorstævnen var bøjet c. 7" til Styrbord og hindrede Rorets Drejning til denne Side.

Efter en foreløbig Tætning i Slipshavn bugseredes »Hermes« til Nyborg, hvortil man ankom d. 3. Marts Kl. 1,30 Em.

Under nærværende Sag søger nu Svitzers Bjergningsentreprise Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Hermes« Vegne til Betaling af Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

De hjergede Værdier har efter det oplyste udgjort for Skibets Vedkommende c. 20,000 Kr. og for Ladning og Fragt 9,450 Kr. Under Hensyn til paa den ene Side den ret betydelige Fare, Skibet var udsat for, og paa den anden Side den med Bjergningen forbundne forholdsvise ringe Fare og Besvær for Bjergerne, findes Bjergelønnen passende at kunne ansættes til 4,500 Kr., saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i dette Beløb.

Kjøbenhavn, d. 7. Juli 1908.

Arbejdskonflikterne i Sverig. Stockholm, 4. Juli. (Ritz. Bur.) Herværende Dampskibsredere, Eksportører, Importører, Industridrivende, Skibsklarerere, Dampskibskommissionærer og Skibsstuveriselskaber har til Overstatholderen indgivet en Skrivelse, hvori der anmodes om, at visse Dele af Stockholms Havneterræn maa blive afspærret under Havnearbejderkonflikten, og at Adgang dertil forbydes Uvedkommende.

Kiseljerns Udvikling af giftige Luftarter. Stockholm, 4. Juli. Ingeniør Landin har i Følge

»Stockholms Dagblad« gjort en Opfindelse, der gaar ud paa ad kemisk Vej at forhindre den farlige Udvikling af giftige Luftarter hos Kiseljern. Landin har indgivet Ansøgning om Patent paa at behandle urent Kiseljern, for at forebygge Fare ved Transport.

Tørdok i Bremerhaven. Mellem Nordd Lloyd og Senatet i Bremen er der afsluttet en Overenskomst, hvorved Senatet forpligter sig til at bygge en ny Tørdok i Bremerhaven. Tørdokken skal være 260 Meter lang, 30 Meter bred og 11 Meter dyb. Anlægget, der skal være fuldført i Løbet af 4 Aar, vil komme til at koste c. 7,800,000 Kr. »Nordd. Lloyd« vil efter Dokkens Fuldførelse leje den og i Afgift betale 4 pCt. af den Sum, der er medgaaet til Anlægget.

(»Ritz. Bur.«)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da er Fragtmarkedet i det store og hele fuldstændig uforandret siden sidste Beretning. Fra Rostock blev saa godt som alle de dér liggende Skibe befragtet, særlig for Hvede; saaledes til Colberg, Halmstad 3 M.

ab danske Provinshavne er det ogsaa kun lidt, der udbydes; bl. a. blev der sluttet for Hvede Nakskov/Kjøbenhavn 10 Øre, Rødvig/Falkenberg 12 Øre.

ab Kjøbenhavn er sluttet for Hvede til Åhus (Sverig) til 9 1/2 og 10 Øre, Mel til Aarhus og Vejle 30 Øre pr. Sæk, og Kridt til Hamburg 3 1/2 M.

Af Trælaster til tyske Nordsøhavne noteres nogle mindre Ladninger, saaledes Kotka/Wilhelmshaven 29 à 30 M., Norrsundet/Altona 29 M., Memel/Altona 24 M., Oldenburg/Brake 26 à 27 M., Kristiania/Varelerhaven 22 à 23 M.

Havarier og Forlis.

Albert, Jagtskonnert af Rudkjøbing har d. 30. f. M. paa Rejse fra Stettin til Kjøbenhavn lidt en Del ovenbords Skade som Følge af høj Dønning og stærk Slingren. Skibet har dog ved egen Hjælp kunnet naa sit Bestemmelsessted; maa reparere.

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. (Sluttet 6./7.). Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 4./7. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 17./6. — Algarve, Borries, afg. Marseille 5./7. til Tarragona. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Newcastle 2./7. — A. N. Hausen, Paaske, afg. herfra 3./7. til St. Petersburg. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga 30./6. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 27./6. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Norrsundet 2./7. — Aurora, Fischer, ank. Havre 5./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 2./7. — Beira, Lange, ank. hertil 3./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 4./7. til New York. — Chr. Broberg, Getthardt, pass. Brunshüttel 5./7. for Malaga. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 6./7. — Dagmar, Bogvad, pass. Dartmouth 2./7. hertil. — Douro, Mortensen, afg. Pernau 4./7. til Stockholm. — Florida, Andersen, afg. Hull 28./6. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, pass. Brunshüttel 3./7. for London. — Garonne, Kromann, ank. St. Petersburg 2./7. — Geor-

gios I, Sorensen, ank. hertil 2./7. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 6./7. — Hengest, Munch, ank. hertil 6./7. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 2./7. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 5./7. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 5./7. — Karin, Rübberg, afg. Stettin 30./6. til Manchester. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 5./7. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30./6. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 5./7. for Bordeaux. — Kursk, Gornesen, afg. herfra 4./7. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 1./7. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 28./6. — Louise, Kruse, ank. Antwerpen 2./7. — Louisiana, Ørsted, dokker i Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Toulon 3./7. til Lissabon. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 29./6. — Moskva, Meldahl, afg. Antwerpen 5./7. hertil. — Nicolai II, Knaes, ank. Konstantinopel 2./7. — Nordjylland, Kragh, afg. Riga 2./7. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 4./7. til Riga. — Omsk, Nelleman, ank. Libau 2./7. — Oscar II, Hempel, oplagt her. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Boston 30./6. — Perm, Christensen, ank. Libau 3./7. — Pregel, Harder, afg. Königsberg 4./7. til Antwerpen. — Saga, Wiiberg, ank. hertil 4./7. — Saxo, Kyllsbech, pass. Brunsbüttel 3./7. for Antwerpen. — Seine, Dampt, afg. Dunkerque 4./2. hertil. — Texas, Lissner, ank. hertil 5./7. — Tiber, Beck, afg. Livorno 4./7. til Neapel. — Tyr, Thanning, ank. hertil 5./7. — United States, Wulff, ank. New York 30./6. — Valdemar, Johnsen, pass. Brunsbüttel 5./7. til Aarhus. — Vendsyssel, Jacobus, afg. herfra 3./7. til Hull.

Torm. Sara, Jensen, ank. Borgå 4./7. — Helene, Sorensen, afg. Riga 1./7. — Agnete, Petersen, afg. Riga 4./7. — Hermia, Hansen, ank. Norrsundet 25./6. — Alice, Schultz, ank. Riga 4./7.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Stettin 30./6. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Stettin 3./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Korsør 2./7. — Urania, Clansen, ank. Lübeck 29./6. — Svend, Schmidt, ank. Helsingborg 27./6. — Nordland, Møller, ank. Sundsvall 1./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Korsør 3./7. — England, Andersen, ank. Hamburg 4./7. — Holland, Poulsen, afg. Rotterdam 4./7. — Rusland, Madsen, ank. Brahestad 4./7. — Annette Furness, Larsen, afg. Kotka 1./7. — Lady Furness, Clausen, ank. Hamburg 2./7. — Dronning Olga, Petersen, afg. Methil 4./7. — Europa, Hansen, ank. Archangel 1./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Burutisland 2./7. — Frankrig, Friis, ank. St. Petersborg 27./6. — Belgien, Nielsen, ank. Hernessand Distrikt 28./6.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Dunkerque 5./7. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Dieppe 30./6. — Martha, Christensen, ank. Ronen 27./6. — Elna, Rathje, ank. Antwerpen 5./7. — Therese, Larsen, ank. Kotka 30./6. — Simone, Olsen, afg. Sundsvall 1./7. — Jeanne, Løffler, ank. Granton 2./7. — Daisy, Lagesen, afg. Ronen 3./7. — Vera, Riso, ank. Blyth 4./7.

Frem. Ansta, Bagger, ank. Riga 1./7. — Vera, Thing, ank. Memel 1./7. — Freja, Nielsen, ank. Råfsø 1./7. — Hertha, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 1./7. til Peterhead.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Okselöund 4./7. — Fulton, Jørgensen, ank. Ghent 26./6. — Newton, Andersen, ank. Windau 23./6. — Edison, Sorensen, ank. Ghent 24./6. — Washington, Nielsen, afg. Kronstadt 3./7. til Papenburg.

Skandia. Schach Steenberg, Faber, afg. Uleåborg 1./7. til Newcastle. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Grimsby 3./7. til Gjedser.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Kjøbenhavn 4./7. nordg. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Gravik 1./7. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 4./7. nordg. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Hernessand 3./7. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Frederikshavn 5./7. — G. Koch, Jørgensen, pass. Skagen 5./7. vestg. — Hans Tausen, Klaborg, ank. Aarhus 5./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aalborg 5./7. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Lübeck 2./7. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Cardiff 2./7. — T. M. Werner, Carlsen, afg. Newcastle 4./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. St. John 21./6. — Michail Otschoukoff, Hurboe, ank. Newcastle 1./7. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Fowey 1./7. til Boston. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Ayr 3./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Newmills 2./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. St. Petersborg 26./6. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Pozzuoli 1./7. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Johan Siem, Knudsen, afg. Blyth 3./7. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 4./7. til Pernau.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Sundsvall 2./7. — Nautik, N. Nielsen, ank. Blyth 2./7. — Nordsoen, Gram, ank. Lovisa 2./7. — Ellen, Hansen, afg. Huelva 3./7. til Riga. — Fylla, Christensen, ank. Warkworth 2./7. — Gerda, Iversen, ank. Brahestad 4./7. — Hebe, Gregersen, ank. Methil 1./7. — Inger, Larsen, ank. Cardiff 2./7. — Napoli, Brinch, afg. Stettin 2./7. til Cardiff. — Norma, K. M. Nielsen, afg. Methil 3./7. til Esbjerg. — Alfa, Lauritsen, afg. Landskrona 2./7. til Gelle.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Repola 26./6. til Calais. — London, Bom, afg. Hull 3./7. til Reval. — Paris, Tholander, afg. Kjøbenhavn 3./7. til Ny Karleby. — Bryssel, Kaas, ank. Uleåborg 29./6.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Methil 26./6. til Kronstadt. — Wien, Boeck Hansen, ank. Malmö 22./6. — Roma, v. Thun, afg. Waskblot 30./6. til Velzen.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Stockholm 1./7. — Ingrid, Winther, afg. Tyne 2./7. til Neufahrwasser. — Karen, Eriksen, ank. Stockholm 29./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Blyth 1./7. — Russia, Poulsen, ank. Stockholm 3./7. — Carl Hecksher, Starck, ank. Kotka 2./7. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12/5. — Normannia, Eriksen, ank. Repola 3./7. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 17./6. — Canada, Jespersen, ank. Rotterdam 3./7. — Livonia, Skov, afg. Methil 2./7.

Østersøen. Cimbrina, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 27./6. — Patria, Dam Larsen, afg. Bona 24./6. — Gratia, Sorensen, afg. Genua 2./7. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 1./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4./7. — Gallia, Nielsen, ank. St. Petersborg 3./7. — Caledonia, Storm Hansen, ank. St. Petersborg 2./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Methil 2./7. — Kotonia, Rasmussen, afg. Newport 2./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Ypila 30./6. — Granaria, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 30./6. — Caribonia, Mathiasen, ank. Leith 3./7. — Estonia, Winckler, afg. Methil 5./7.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Rouen 3./7. — Selandia, Troensegaard, afg. Forsby 1./7. — Secalia, Jensen, afg. Neufahrwasser 30./6. — Frumentia, Andersen, afg. Grangemouth 1./7. — Boscia, Skovgaard, ank. Antwerpen 2./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Agua Amargo 2./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 27./6. — Brattingsborg, Suenson, ank. Kaskö 28./6. — Flynderborg, Larsen, ank. Sunderland 2./7. — Fredensborg, Fischer, ank. Rotterdam 4./7. — Frederiksborg, Larsen, ank. Kaskö 4./7. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Ny Karleby 22./6. — Kronborg, Jensen, ank. Stettin 3./6. — Rosenborg, Schmitz, afg. Swinemünde 4./7. til Riga. — Skanderborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 5./7. — Stegelborg, Albertsen, ank. Wiborg 5./7. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Libau 28./6. — Søborg, Hansen, ank. Uleåborg 29./6. — Uranienborg, Schmidt, afg. Oran 3./7. til Huelva.

Dampskibsselskabet af 1886. Marselisborg, Rohde, afg. Cardiff 30./6. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, afg. Huelva 25./6. til Stettin. — Skodsborg, Schmidt, afg. Hungersby 5./7. til W. Hartlepool. — Tuborg, Agerlin, ank. Middlesbro 3./7. — Ulfborg, Møllerup, ank. Oran 1./7. — Vordingborg, Petersen, ank. Ghent 30./6.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Ternenzen 4./7. til Sunderland. — Dansborg, Kühl, afg. Bonisaff 29./6. til Herrewiek. — Jægersborg, Larsen, afg. Tyne 3./7. til Swinemünde. — Kallundborg, Nielsen, ank. Cardiff 23./6. — Taarnborg, Matzen, afg. Wiborg 27./6. til Hull.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Pernau 1./7. til Dundee.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Hull 4./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Riga 3./7. til Ghent.

Svendborg. Peter Marsk, Borgesen, ank. Swinemünde 5./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 2./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, afg. St. Petersborg 2./7. til Hull.

Det ostasiatiske Kompagni. Cathay, Thomsen, afg. Antwerpen 26./6. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 15./6. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 11./6. til Soesoc. — Siam, Cortsen, afg. Moji 27./6. til Hongkong. — Cambodia, Knudsen, afg. Tjilatjap 12./6. til Suez. — Indien, Berg, afg. Marseille 29./6. til Havre. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22./6. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./6.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 2./7. — St. Croix, Christensen, afg. Frederiksted 23./6. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 3./7. til St. Thomas.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Gand 6./7. — I. N. Madvig, Holm, afg. Riga 3./7. — Helge, Olsen, ank. Blyth 28./6. — Rolf, Olsen, ank. Newcastle 5./7. — Niels R. Finzen, Mathiesen, ank. St. Petersborg 29./6.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Tyne Dock 4./7. — Energi, Svane, ank. Rochelle 4./7.

Sejlskibe.

Æro. Hydra, Christensen, ank. Archangel 30./6. — Ellen, Lauritsen, ank. Thursos Red 3./6. — Alf, Rasmussen, ank. Æroskjø-

hing 30./6. — Frem. Haagensen, ank. Kjøbenhavn Red 29./6. paa Rejse fra Gelle til Femith Pier. — Johannes, pass. Dungeness 24./6. vestg. — Kronen, Hermansen, pass. Prawle Point 24./6. for Cadiz. — Karen, Boye, ank. Uthammen 30./6. — Industri, Raahauge, ank. Aberdeen 1./7. — Nauta, Størke, ank. Glacelaynecot 30./6. — Amor, Rasmussen, ank. Swansea 30./6. — M. Hay, Petersen, ank. Frederiksstad 1./7. — Viking, Veber, afg. Marstal 1./7. — Freya, Nielsen, ank. London 1./7. — Rigmor, Petersen, ank. Hals 2./7. — Diana, Kroman, ank. Ramsgate 1./7. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Heybridge 1./7. — Smart og Freden, pass. Dungeness 30./6. vestg. — Svanen, Molleman, ank. Portsmouth 2./7. — Svip, Jensen, ank. Pillau 3./7. — Harris, Thorsteuson, ank. Sunderland 3./7. — Bonavista, ank. Hamburg 3./7. — Merkur, Friis, ank. KIRSTEVALL 2./7. — Skirner, har pass. Dungeness. — Neptun, Jensen, ank. Varberg 4./7. — Alma Marie, Hansen, ank. Westwemyss 4./7. — Argo, Christensen, ank. Svendborg 26./6. — Castor, Albertsen, ank. Lysekil 3./7. — Laura, Jensen, ank. Dysart 3./7. — De tvende Brødre, Boye, ank. Cuxhaven 2./7. — Hildur, Andersen, ank. Peel 4./7. — Saga, Ohlsen, ank. Göteborg 4./7. — Anna, Schmidt, ank. Marstal 4./7. — Minde, Rasmussen, afg. Marstal 4./7.

INDHOLD.

Beretning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Aaret 1907. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Kjøbenhavn, d. 7. Juli 1908. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens Lokale i Svendborg med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1908.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1909.
5. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk for de kommende 3 Aar.
6. Forhandling om § 5 i Lov om Oprettelse af Sørætter uden for Kjøbenhavn m. m. af 12. April 1892.
7. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, d. 30. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablisement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins
originale
Kompasser
komplet,
sidste Model.

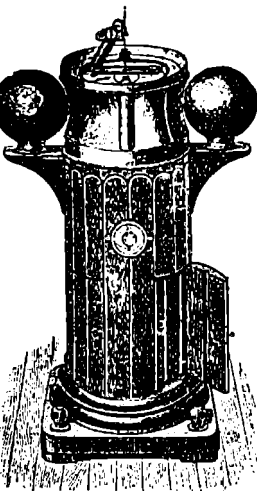
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet efter
Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser
Motorfartøjs-
kompasser
Baadskompasser
m. m.

E. S. Ritchie & Sons
originale
Spritkompasser
o. a.

Reparationer
udføres.

Deviationundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Amallegade 30.

Loddemaskiner
af forskellige
Modeller.

Azimut- og Pejl-
instrumenter
efter
forskellige Modeller.

Walkers
originale
Lodde- og
Loggemaskiner,
Cherub A I
og Mark II,
Neptun Log.

Sekstanter og
Oktanter
Barometre
enk. og dobb.
Klkkörter m. m.
Reparationer
udføres.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udørsel.
Lager af alle Skibsrekvisiter.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Et godt Skib

ønskes til Købs straks. Lastevne fra 1,000 til 1,500 Cnt. Pris samt øvrige Betingelser bedes tilsendt

Skipper H. J. Hansen
Nørrebro Kohaven, Rudkjøbing.



Leo Ledermanns
Redningskrans „Panzer“

Inddelt i 6 lufttætte Rum,
stor Bæreevne, meget lettere og
holdbarere end Korkkransen.

BERG & LARSEN.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon H 120.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

Naturlig Fløde! Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsproviantøringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

**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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

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,

GJØRTLER OG METALSTØBER. 84 PILESTRÆDE 84 Telf. 10,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HCPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr.: „Mehren“.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 6552.

Skibsfører Sigurdens

**Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe. Faas hos:



F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street, London, 39 & 40, Mitre Street, E. C. Newcastle on Tyne 21, Queen Street Newport mon III, Dock Street, Barry Dock, Dock Chambers

og
Sigurdson, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

**Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.**

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Palat
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Allo Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Belingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

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.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

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 Havneingeniøren. Kontor.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Æns hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

REDNINGS-VESTEN

Lev. i 3 Størrelser.



Pris 9 Kr. Stykket.

„SELVHJÆLP“

er et behageligt, solidt og varmt Klædningsstykke, der, foruden at beskytte Legemet mod Storm og Kulde, tillige er et udmærket Redningsmiddel, da den kan bære en voksen, fuldt paaklædt Mand, i fersk eller salt Vand i flere Dage.

Hovedoplæg for Danmark:

Roar Rosing,

Vestervoldgade 92. København.

Telefon 19,638.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed. Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEWYORK-STEMP. FABR. XANIA.

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 Uroj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,

„Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.

Dynkarken Nr. 33, Aarhus anbefales.

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,

Steamships- & Forwarding-Agents

Establ. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptainer, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Bygning af Damp- Sejl- og Motor- fartyer.

Tanke, Beholdere Jernkonstruktioner Ophalerbeddinger.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

Schmidt's

Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Passagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

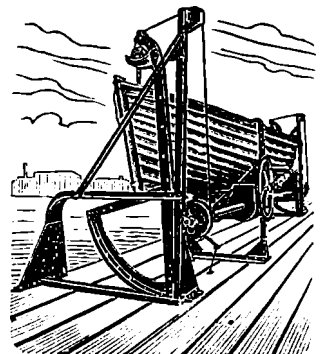
KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“



Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Redersammenslutninger med fragtregulerende Formaal.

Uddrag af Konsul Johan Hansens Foredrag paa det 6te nordiske Søfartsmøde i Kristiania.

Med den enorme Udvikling af Skibsfarten i den sidste Menneskealder kan det i daarlige Perioder synes, som om den gamle Lov om Tilbud og Efterspørgsel ikke mere fungerer. Den lette Adgang til Penge, den rivende Udvikling paa Handelens Omraade og den internationale Konkurrence har bevirket, at der i de gode Aar er leveret et uforholdsmæssigt stort Antal Skibe, som i de daarlige Aar har trykket Markederne i en saadan Grad, at selv besindige Redere taber Hovedet og mener, at nu kan der umulig komme bedre Tider for Skibsfarten.

Jeg hævder imidlertid, at Loven om Tilbud og Efterspørgsel fungerer saa godt som nogensinde og stadig vil vise sig at fungere, men det er givet, at jo mere der syndes imod den i de gode Aar, desto vanskeligere vil de daarlige Tider blive at komme over.

Den Reder, som har købt sine Skibe til dyre Priser, har oplaget store og dyre Laan i Skibene og maaske mangler Evne til at kalkulere, om en Fragt kan lønne sig, maa nødvendigvis blive den første til at give tabt i Kampen. Det er maaske ikke det eneste Lyspunkt ved de daarlige Aar, at Skibsrederstanden bliver befriet for Elementer, som kun kan skade den legitime Virksomhed.

Hver Gang vi naar til en saadan Nedgangsperiode, dukker Tanker op rundt omkring, om der ikke ad kunstig Vej kan gøres noget for enten at standse Nedgangen eller bevirke en større eller mindre Opgang i Fragtmarkedet. Fra mange Sider er der i Tidernes Løb fremkommet Tanker om Oplægning af Skibe, Minimalrater osv.

Vanskelighederne ved saadanne Redersammenslutninger er let at øjne. Det eneste rationelle i Perioder, hvor Skibsfarten ikke kan tjene tilstrækkeligt til en rimelig Forretning, vilde være, at alt Byggen standsedes, og man endes om at oplægge en saa stor Procentdel af Tonnagen, at Tilbud af Skibe stod i rimeligt Forhold til Efterspørgsel. Rent teoretisk set skulde man derved hurtigst kunne opnaa en Bedring; men desværre er de praktiske Vanskeligheder af en saadan Natur, at foreløbig har man ikke turdet indlade sig paa et alvorligt Forsøg. Vanskelighederne er af forskellig Art: dels fra Skibsbyggerierne, som ligger inde med Ordre for maaske flere Aar frem i Tiden, og som, naar disse Ordre er afviklet, muligen begynder at bygge paa Spekulation i Haab om snarlig Bedring; dels fra Rederne selv, som af mange Grunde ikke kan eller vil gaa med til enten at standse Bygningen af ny Skibe eller lægge en Del op. Mange Redere er bundne ved flereaarige Kontrakter og kan af den Grund ikke lægge Skibene op, andre mener, at Skibene lider for meget ved at lægge op og foretrækker at lade dem løbe selv uden Fortjeneste, atter andre fremhæver de humane Hensyn til Officerer og Besætning, og endelig siges det — sikkert ikke med Urette — at en almindelig Oplægning af »Tramp-Skibene« i alt for høj Grad vil gavne de regulære Linier paa andres Bekostning.

Det ses deraf, at det vil være en uhyre vanskelig Opgave at gennemføre en almindelig Oplægning.

Noget anderledes stiller Sagen sig, naar der er Tale om Sammenslutning med fragtregulerende Formaal.

Dette er ikke alene forsøgt, men praktiseres den Dag i Dag.

For mit personlige Vedkommende maa jeg dog sige, at jeg ikke tror paa Tanken om saadanne Sammenslutninger det med Formaal til Stædighed at regulere Fragterne i Almindelighed. Det lader sig efter min Mening kun udføre under særlige Forhold, navnlig i en begrænset Fart, eller paa saadanne Ruter, hvor kapitalstærke Rederier i Kraft af en Monopolisering er i Stand til at gennemføre Fragtrater efter en bestemt Aftale.

Taleren henviste her til *The Baltic and White Sea Conference*. Han vilde ikke lægge Skjul paa, at hele Bevægelsen har formet sig noget anderledes, end han havde tænkt sig. — Min oprindelige Tanke var, at i et forholdsvis begrænset Marked som Nord- og Østersøen maatte det under saa fortvivlede Forhold som i 1904 og med saa daarlige Udsigter for 1905 kunne lykkes at samle Rederne i god Tid inden Sæsonens Aabning med det Formaal at enes om ikke paa Forhaand at ville afslutte nogen Kontrakt eller enkelt Ladning for 1905 under saadanne Minimalrater, som man efter fælles Aftale og Samarbejde maatte blive enige om. Kunde det lykkes at holde Rederne sammen paa den Basis, indtil Tiderne blev lysere, var man efter min Mening kommet over det døde Punkt, og naar Tiderne af sig selv bedredes, var der ingen Anledning til længere at beskæftige sig med Minimalrater.

Forsøget lykkedes, saavidt jeg kan skønne i det store og hele, og samtidig med denne Bevægelse kom saa Tanken om en permanent Forening med det Formaal at søge en Forbedring af Certepartier, modarbejde Spekulationslysten hos Mæglerne o. s. v., hvortil der ligeledes var megen Trang. Samtidig hermed forlod dog ogsaa Konferencen min oprindelige Tanke om Minimalrater, idet man yedtog for det paafølgende Aar 1906 at fastholde de samme Rater + et bestemt Procenttillæg. Dermed havde man efter min Opfattelse forladt Tanken om Minimalrater og var kommet ind paa en Sammenslutning med fragtregulerende Formaal.

Jeg tror at turde udtale, at det i det store og hele lykkedes at føre Sagen igennem i 1906, takket være et godt Sammenhold imellem det overvejende Antal Redere, men jeg er ganske overbevist om, at det i Længden ikke vil være muligt paa Forhaand at regulere Fragterne for hvert Aar og at holde Rederne samlede derom fra Aar til Aar.

Minimalrate-Bevægelsen er efter min Mening en Nødhjælp, som kan benyttes i daarlige Tider, men den maa kun være baseret paa de en Gang af Rederne vedtagne Minimalrater. Fastholder vi, at vi kun forlanger en beskeden og rimelig Fragt i de daarlige Aar, har vi en stærk Stilling, som vi kan slaa fast paa; men viser Markedet en opadgaaende Tendens, maa vi lade dette skytte sig selv, og hver enkelt maa handle efter bedste Skøn.

Spørger man nu, om denne Tanke om Minimalrater ogsaa kan overføres paa andre Markeder, da svarer jeg ubetinget »ja«, men kun som Minimalrater. Jeg tror, at en international Forening, der vel nærmest maatte udgaa fra England, vil kunne gøre noget lignende for Sortehavet, for Ertshavnene i Middelhavet og maaske for La Plata. Det maatte da blive de interesserede Rederiers Sag at faa dannet en eller flere saadanne Foreninger, der ligesom for Nord- og Østersøens Vedkommende fastsatte bestemte Rater, under hvilke man forpligtede sig til ikke at sejle, vel at mærke: Minimalrater i egentlig Forstand. I de gode Tider lod man disse hvile og søgte at samle alle Rederierne i Foreningen mod et ringe Kontingent; saasart de daarlige Tider indtraf, traadte Minimalraterne i Kraft, og Rederierne vilde sikkert i egen velforstaaet Interesse holde fast ved disse. Det var selvfølgelig umuligt at faa alle med, men jeg er overbevist om, at sluttede blot 60 à 70 Procent sig til Bevægelsen og overholdt Raterne, var Resultatet sikret.

Under en saadan Form tror jeg paa Betydningen af Redersammenslutninger med fragtregulerende Formaal, hvorimod jeg stiller mig skeptisk overfor Tanken i Almindelighed.

Kjøbenhavn, d. 10. Juli 1908.

Fællesrepræsentationen meddeler:

Det danske Konsulat i Venedig har under 28. Juni til Udenrigsministeriet indberettet følgende:

Ved Dekret af 29. April d. A. har den her-værende Kongl. Præfekt gjort vitterligt:

»Kun de Skibe vil blive betragtet som udlossende, der lægger til ved Kajerne i »Stazione Marittima«, »Magazzini Generali«, »Punto Zanco«, »S. Basilio«, og ved Privatkajerne; desuden kan to Skibe udlosse ved »Gindecca« eller ved to offentlige Bøjer, dersom Udlosningen begynder efter de vanlige Pladsbetingelser, straks efter at Skibene har lagt til. Denne Bestemmelse træder i Kraft den 1. Juni d. A. og vedvarer, indtil Arbejdet ved Havnens Regulering er færdigt.«

Ved Forordning af 30. Maj d. A. har det her-værende Havne-Kommando bestemt:

»Dersom der ved Kajerne i »Stazione Marittima«, »Magazzini Generali«, »Punto Zanco«, »S. Basilio«, »Gindecca« og ved Privatkajer og offentlige Bøjer, ingen Pladser er ledige, maa ankommende Skibe stoppes ved »Rada Spigno« (Alberoni).

Havnekontoret i Marittima vil, saa snart der er Plads, give Meddelelse derom til Havnekontoret i Alberoni, der vil lade Skibene fortsætte Farten til de bestemte Kajer i Rækkefølge efter deres Ankomst til »Rada Spigno«. Denne Bestemmelse træder i Kraft den 1. Juni d. A. og vedvarer, indtil Arbejdet ved Havnens Regulering er færdigt.

Disse Bestemmelser angaar Beregningen af Skibenes Ligge- og Stoppedage i herværende Havn.«

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.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 52/1908 afsagt d. 24. Juni 1908. E. m. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn for Dampskibet »Beneficent«.

Lørdag den 7. Marts 1908 Kl. c. 5½ Fm. grundstødte Dampskibet »Beneficent« af Sunderland, paa Rejse fra nævnte By til Stettin med Kul, under en stærk Snebyge paa Vestsiden af den landløse Grund »Stenbrots Ryggen« ved Höganäs. Skibet, der er bygget i 1881 af Jern og maaler 1,963 Brutto- og 1,250 Netto R.-T., kom til at ligge med Stævnen i S.S.V. Det havde Bundtanke under Nr. 2, 3 og 4 Lastrum, men ingen under Maskin- og Kedelrum eller Nr. 1 Lastrum. Det viste sig, at dette Lastrum hurtig trak Vand, og Skibet, der før Grundstødningen laa 19' 8" for og 20' 4", agter, kom til at ligge paa Grunden c. 26' for og ikke mere end 17½' agter. Skibet stod paa Grunden fra for til Stormasten paa ujævn Stenbund med større Sten under og omkring Skibet. Vinden var sydøstlig, forebet Merssejlskuling.

Ved Dagry hidkaldtes Hjælp. Ved Middagstid, da Vejret og Søen var bleven roligere, ankom Svitzers Bjergningsdampner »Valkyrien«, og der afsluttedes Kontrakt paa sædvanlige Betingelser, saaledes at Bjergelønnens Fast-sættelse var overladt til Voldgift.

»Valkyrien«s Dykker undersøgte foreløbig Skibet og tættede de forskellige Revner med Trækiler og Talg, hvorefter Pumpningen fortsattes ved Hjælp af »Valkyrien«s Pumper. Samtidig kastedes over Bord af Ladningen ved Hjælp af Mandskab fra Land (100 Mand).

Efter foretagen Oplodning udsatte »Valkyrien« sit Anker i nordvestlig Retning med 125 Favne Kæde, medens dens Slæber førtes ind gennem et Agterklyds paa »Beneficent« og fastgjordes om Stormasten. »Valkyrien« hev sin Kæde tot og laa i Spænd for Skibet, men turde ikke slæbe, før der var løst en Del af Ladningen, for ikke at beskadige »Beneficent« ved at vride den henover den ujævne Bund; den blev derfor liggende i Spænd Nat-ten over, medens Losningen fortsattes. Kl. 11 om Aftenen kom der et nyt Hold Arbejdere fra Land, og Losningen fortsattes med al Kraft, da det saa ud til, at Vinden vilde gaa vestlig, og da Skibet, hvis det blæste op fra den Kant, vilde være udsat for at blive Vrag. — Vinden gik den næste Dag virkelig over til S.V. — Forskibet løftede sig efterhaanden, og næste Dags Morgen Kl. c. 3 begyndte »Beneficent« at bevæge sig, »Valkyrien« gik an med at slæbe, og efter nogen Tids Forløb kom »Beneficent« smaat agter over, drejede efter »Valkyrien« og bragtes Kl. 4 Fm. flod. Da det viste sig, at Forskibet var tilstrækkelig tæt, afgik Skibet med egen Maskine fulgt af »Valkyrien« til Kjøbenhavn, hvor der ved fornyet Dykkerundersøgelse fandtes en Mængde Buler og flere Revner i Forskibet. Et mindre Stykke var slaet af Skruebladene.

Efter at Overenskomsten om Bjergelønnens Fast-sættelse ved Voldgift af de Indstævnte var bleven opsagt i Henhold til Sølovens § 227, har Citanterne indbragt Sagen her for Retten.

Værdien af »Beneficent« i beskadiget Stand er af lovlig udmeldte Besigtigelsesmænd ansat til 74,000 Kr., medens de Indstævnte har ansat Værdien af Fragt og Ladning til c. 38,000 Kr. »Valkyrien« har en Besætning af 19 Mand og er af Citanterne ansat til en Værdi af 357,000 Kr.

Under Hensyn til »Beneficent«s Stilling paa en ste-net Bund med Forskibet fuldt af Vand og paa et udsat Sted, hvor navnlig vestlige Vinde kunde medføre over-hængende Fare, til Bjergernes Antal og Værdien af det bjergede Materiel, og til den Hurtighed, Kyndighed og Dygtighed, hvormed Bjergningen øjensynlig er udført, findes en Bjergeløn af 20,000 Kr. at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattende herunder.

Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge intet Steds indtraadt nogen Bedring, men i flere Retninger snarere det mod-satte. Navnlig Kulfragterne til Middelhavet ligger svagere, og fra Tynen betales helt ned til 5/ Genua eller Savona for store Dampere, Rater som er meget daarlige i Forbindelse med det usle Returnarked fra Middelhavet og Sortehavet. Rederne haaber, at sidst-nævnte Marked skal kunne tage en Del Dampere pr. August og senere; for at bringe Baadene i Position har de akcepteret de lave Kulfragter, men Sortehavs-markedet ligger meget flovt paa Basis af 7/ à 8/ pr. August, alt efter Positionen. De nævnte Rater maa dog nærmest betegnes som nominelle, da hverken Eksportører eller Agenter synes tilbøjelige til at operere i Øjeblikket, ligesom Rederne ogsaa gennemgaaende holder igen. For Juli Lastning fra Sortehavet findes saa at sige ingen Laster. Nordamerika har fragtet lidt livligere pr. August og Efteraarsmaanederne, særlig Bomulds-

pladserne paa Basis af 27/ à 28/ fra Savannah, og 10/6 siges at være gjort paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kontinentet. La Plata Markedet ligger derimod saa slet som nogensinde i Aar, og selv for Baade paa c. 4,500 Tons har der været betalt helt ned til 9/6 O. C., medens Bahia Blanca fragtede til 8/9 à 9/, alt pr. ganske prompt. I Forbindelse med de udgaaede Kulfragter kan disse Rater ikke give andet end enorme Tab. Det østlige Marked ligger uforandret mat i Øjeblikket, men det forventes, at en Bedring vil indtræde efter Udgangen af denne Maaned. I Nord- og Østersømarkedet gaar Forretningerne kun trægt, men ogsaa her vil forhaabentlig en Forandring til det bedre snart gøre sig gældende, thi med de nuværende lave Fragter i begge Retninger kan der ikke indtjenes noget nævneværdigt. Kulfragterne til Østersøen er paa samme Niveau som nævnt i vore Noteringer for en Uge siden.

Fra Sø og Land.

En svensk Opfindelse i Livredningens Tjeneste. I svenske Blade findes en Række Meddelelser om en ny Opfindelse af en bekendt svensk Krigstekniker, Oberstløjtnant Unge, hvilken efter de Forsøg, der alt i længere Tid har været anstillet, synes at skulle give Skibbrudne et nyt og virksomt Hjælpmiddel ihænde, naar de ved Storm og Sø er bleven fort ind mod Land paa saadanne Steder, hvor en Stranding er uundgaaelig.

Det nu ved vore Redningsstationer anvendte Princip er jo Udsendelsen af Rødningsraketter fra Land, men dels er det med disse Raketter ikke sjældent Tilfældet, at de af Stormen drives ud af deres Bane og forfejler Maalet, saa at ofte mange forgæves Forsøg maa foretages, forinden Linen naar det strandede Skib, dels er selve Skibet i Storm og Brænding et usikkert Maal, og endelig er den anførte Fremgangsmaade jo overhovedet betinget af, at der findes en Redningsstation i Nærheden af Strandingstedet.

Det ny Apparat søger nu at raade Bod paa de væsentligste af disse Ulemper. Det er ligeledes et Raketapparat, men det er bestemt til Anvendelse om Bord paa Skibet, hvor den fornødne Installation til Raketens Afsendelse ind til Land med Lethed vil kunne anbringes. Udskydningsapparatet er transportabelt, og kan altsaa anbringes paa den bedst egnede Plads paa Dækket. Det indeholder en 500 Meter lang Line, en Lufttorpedo og en Torpedo-Udskyder, samt en Installation til Torpedoenes Antændelse enten ad elektrisk eller anden Vej. For at bringe Torpedoenes Træksikkerhed op til det bedst mulige, har Opfinderen anstillet en stor Række Forsøg, og om sider er han naaet til et saa gunstigt Resultat, at Torpedoen, der under Farten gennem Luften roterer voldsomt om sin Længdeakse, praktisk talt paa sin Bane bliver uberørt af Vindens Indvirkning.

Ved Forsøg, der fornylig er bleven anstillet, overførtes paa den angivne Maade en Line med Torpedoen til en Afstand paa 400 Meter.

Apparatet, der var udstillet paa en nylig afholdt Kongres for Redningsvæsen i Frankfurt a. M., skal i en nær Fremtid prøves i Liverpool af en Kommission, nedsat af »Board of Trade«, og man vil da undersøge dets Brugbarhed saavel ved Udsendelse af Torpedoen fra Land som i omvendt Retning fra et Skib i Søgang.

Dansk Sømand død i Udlandet. Dansk Sømand Sigfried Jørgensen, sidst forhyret som Donkeymand med det engelske Dampskib »Meridian« er d. 26. Februar d. A. afaaet ved Døden i Bassin i en Alder af 42 Aar. Hans Moder, der opgives at bo i Aarhus og hans Slægtninge efterlyses af Udenrigsministeriet.

Havarier og Forlis.

Carl Emil, Galease af Marstal, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Hammerhavn til Aabenraa med en Ladning Sten sprungen løk udfor Dornbusch og sunket. Besætningen, to Mand, reddede sig i Skibsbaaden og er landet i Barhoff.

Nordland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 8. ds. under Henliggen i Kjøbenhavn, haft Ild om Bord. Ved Hjælp af Havnevæsenets, Orlogsværftets og Kjøbenhavns Brandvæsen lykkedes det at slukke Ilden, som man først antog, kom fra Bunkerne. Senere viste det sig, at der kom fra den indeværende Trælast. Saavel Skib som Last har lidt en Del ved Branden, og Skibet maa underkastes Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 27. Juni sattes en Damp, bygget for Regning Rederi-Aktieselskabet Transatlantica i Hamburg, i Vandet fra Flensborg Skibsværft. Skibet, der fik Navnet »Adelheid Menzelle«, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 399' 0", største Bredde 52' 2", Dybde 27' 10 1/2", og en Lastevne paa c. 7,000 Tons.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolie. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Høndlende. Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 9./7.). Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 7./7. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 7./7. til Havre. — Algarve, Borries, ank. Malaga 8./7. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Newcastle 6./7. hertil. — A. N. Hansen, Panske, ank. St. Petersborg 7./7. — Antwerpen, Madsen, afg. Riga 8./7. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 27./6. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Norrsundet 7./7. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Havre 5./7. — Baron Stjerublad, Therkildsen, ank. Antwerpen 2./7. — Beira, Lunge, oplagt her. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 4./7. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, pass. Dartmouth 8./7. for Malaga. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 6./7. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 7./7. — Douro, Mortensen, ank. Stockholm 6./7. — Florida, Andersen, afg. Hull 28./6. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 5./7. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 8./7. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 7./7. til Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 7./7. — Hengest, Munch, ank. Libau 9./7. — Hjelms, Sørensen, ank. hertil 8./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 5./7. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 9./7. til London. — Karin, Rübberg, ank. Manchester 7./7. — Kasan, Hansen, ank. London 7./7. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30./6. til Boston. — Kiev, Jørgensen, pass. Quessant 8./7. for Bordeaux. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 7./7. — Leopold II, Rasmussen, ank. Grimsby 7./7. — Loire, Craignou, ank. Bordenaux 28./6. — Louise, Kruse, ank. Antwerpen 2./7. — Louisiana, Ørsted, dokker i Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Toulon 3./7. til Lissabon. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 9./7. — Moskø, Meldahl, ank. hertil 8./7. — Nicolai II, Knaes, ank. Kulluk 7./7. — Nordjylland, Kragh, pass. Brunshüttel 6./7. for Rouen. — O. B. Suhre, Frisenette, ank. Riga 7./7. — Omsk, Nellemann, ank. Libau 2./7. — Osear II, Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./7. — Pregel, Harder, pass. Brunshüttel 7./7. for Antwerpen. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Boston 7./7. hertil. — Rogaland, Wiese, ank. Stettin 5./7. — Saga, Wiherz, afg. herfra 8./7. til Riga. — Saxo, Kyllesbech, ank. Antwerpen 5./7. — Seine, Damp, ank. hertil 7./7. — Texas, Lissner, ank. hertil 5./7. — Tiber, Beck, afg. Palermo 8./7. til Marsala. — Tyr, Thauing, ank. Windau 8./7. — United States, Wulff, ank. New York 30./6. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 9./7. — Vendsyssel, Jacobæns, ank. Hull 6./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Rnss, Petersen, ank. St. John 21./6. — Michail Outchoukoff, Harhoc, afg. Newcastle 7./7. til Kronstadt. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Fowey 1./7. til Boston. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Ayr 3./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Newmills 2./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. St. Petersburg 26./6. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Pozzuoli 1./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Methil 7./7. — Johan Siem, Knudsen, afg. Blyth 3./7. Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 4./7. til Penau.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, pass. Skagen 7./7. til Helsingfors. — Nordsoen, Gram, afg. Lovisa 6./7. til Santander. — Nexos, Basse, afg. Gibraltar 6./7. til Grimsby. — Fylla, Christensen, afg. Amble 7./7. til Kronstadt. — Gerda, Iversen, ank. Brahestad 4./7. — Hebe, Gregersen, ank. Eshjerg 6./7. — Inger, Larsen, afg. Cardiff 4./7. til Kalundborg. — Cito, Jepsen, ank. Alicante 6./7. — Napoli, Brinck, pass. Hirtshals 4./7. til Cardiff. — Dagmar, Mathiasen, afg. Helsingfors 7./7. til Brest. — Norma, K. M. Nielsen, ank. Eshjerg 5./7. — Alla, Lauritsen, ank. Geste 5./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Calais 4./7. — London, Bom, afg. Hull 3./7. til Reval. — Paris, Tholander, ank. Ny Karleby 7./7. — Bryssel, Kaas, ank. Uløborg 29./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kronstadt 4./7. — Wien, Boeck-Hansen, ligger i Malmo. — Roma, v. Thun, ank. Veltzen 7./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Blyth 1./7. — Rnssia, Poulson, ank. Stockholm 3./7. — Carl Hockshor, Starck, ank. Kotka 2./7. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 12./5. — Normannia, Eriksen, ank. Repola 3./7. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 4./7. — Canada, Jespersen, ank. Rotterdam 3./7. — Livonia, Skov, afg. Methil 2./7.

Østerseen. Cimbrin, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 27./6. — Patria, Dam Larsen, afg. Bona 24./6. — Gratia, Sørensen, ank. Carloforte 7./7. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 1./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 8./7. — Gallia, Nielsen, ank. St. Petersborg 3./7. — Calodonia, Storm Hansen, ank. St. Petersborg 2./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Methil 2./7. — Katonia, Rasmussen, afg. Newport 2./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Himango 7./7. — Granaria, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 6./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Leith 3./7. — Estonia, Lindberg, afg. Methil 5./7.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Blyth 6./7. — Selandia, Tronsegaard, ank. Antwerpen 7./7. — Secalia, Jensen, ank. Neufahrwasser 30./6. — Frumentia, Andersen, afg. Grangemouth 1./6. — Boscia, Skovgaard, ank. Antwerpen 2./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Agua Amargo 2./7.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, afg. Riga 6./7. til Methil. — Brattingsborg, Snenson, ank. Kaskö 28./6. — Flynderborg, Larsen, afg. Sunderland 7./7. til Riga. — Fredensborg, Fischer, ank. Rotterdam 4./7. — Frederiksborg, Larsen, ank. Jacobstad 4./7. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Jacobstad 6./7. til Cardiff. — Kronborg, Jensen, ank. Stettin 13./6. — Rosenborg, Schnitz, ank. Riga 6./7. — Skanderborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 5./7. — Stegelborg, Albertsen, ank. Wiborg 5./7. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Libau 28./6. — Søborg, Hansen, afg. Uleåborg 29./6. til Calais. — Uranienborg, Schmidt, ank. Huelva 6./7.

Dampskibsselskabet af 1896. Klamponborg, Palm, ank. Rotterdam 7./6. — Marselisborg, Rohde, afg. Cardiff 1./7. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, ank. Stettin 7./7. — Skodsborg, Schmidt, afg. Hungersby 5./7. til West Hartlepool. — Tusborg, Agerlin, ank. Blyth 7./7. — Ulfshorg, Møllerup, ank. Oran 1./7. — Vordingborg, Petersen, afg. Newcastle 7./7. til Kjøbenhavn.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Sunderland 8./7. til Kjøbenhavn. — Dansborg, Kühl, afg. Benisaf 29./6. til Herrewick. — Jægersborg, Larsen, ank. Swinemünde 8./7. — Kallundborg, Nielsen, afg. Cardiff 4./7. til Gibraltar. — Taarnborg, Matzen, ank. Hull 4./7.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Dundee 7./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Hull 7./7. til Riga.

Skjoldborg. Skjold, Sørensen, afg. Riga 4./7. til Ghent.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Swinemünde 7./7. til St. Petersborg.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Riga 4./7. til Dunkerque.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, afg. St. Petersborg 2./7. til Hull.

Torm. Sara Jensen, ank. Spjtsund 5./7. — Helene, Sørensen, ank. Dunkerque 7./7. — Agnete, Petersen, afg. Riga 4./7. — Hermia, Hansen, afg. Norrsundet 7./7. — Alice, Schnitz, ank. Riga 4./7.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Burntisland 6./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Stettin 3./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. St. Petersborg 6./7. — Urania, Clansen, afg. Lübeck 6./7. — Svend, Schmidt, ank. Helsingborg 27./6. — Nordland, Petersen, ank. Kjøbenhavn 8./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Korsør 3./7. — England, Andersen, ank. Hamburg 4./7. — Holland, Poulsen, ank. Burntisland 6./7. — Rusland, Madsen, ank. Brahestad 4./7. — Dronning Olga, Petersen, afg. Methil 4./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Ymiden 7./7. — Lady Furness, Clansen, afg. Methil 6./7. — Europa, Hansen, ank. Archangel 1./7. — Tyskland, Danstrup, ank. Swinemünde 7./7. — Frankrig, Friis, afg. St. Petersborg 4./7. — Belgien, Nielsen, ank. Hernessand Distrikt 28./6.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Portland 7./7. til Sauderland. — Henrik, Bjelke, Hansen, ank. Antwerpen 4./7. — Ove Gjødde, Jans, afg. Trångsund 7./7. til Ghent.

Dansk-Færask Havfiskeriselskab. Atlanta, Andreasen, ank. Thorshavn 6./7.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 6./7. til Kratzwick. — Fulton, Jørgensen, afg. Ghent 8./7. til Stettin. — Newton, Andersen, ank. Windau 23./6. — Edison, Sørensen, ank. Rendsborg 7./7. — Washington, Nielsen, afg. Kronstadt 3./7. til Papenburg.

Frø. Austa, Bagger, ank. Riga 1./7. — Vera, Thing, ank. Libau 4./7. — Freja, Nielsen, afg. Råfsø 4./7. til Littlehampton. — Hertha, Rasmussen, ank. Peterhead 6./7.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Gjedser 6./7. — Schach Støonborg, Faber, ank. Newcastle 8./7.

Høimdal. Anine, Leth, ank. Dunkerque 5./7. — Helga, Vaaben, Hansen, afg. Dieppe 6./7. — Martha, Christensen, afg. Rouen 6./7. — Elua, Rathje, ank. Antwerpen 5./7. — Thorese, Pedersen, ank. Frederikshavn 6./7. — Simone, Møller, ank. Rouen 8./7. — Jeanne, Løffler, ank. Blyth 8./7. — Daisy, Lagesen, ank. Howden Dock 6./7. — Vera, Riso, ank. Blyth 4./7.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Stockholm 7./7. til Riga. — Ingrid, Winther, ank. Neufahrwasser 6./7. — Karon, Eriksson, ank. Skutskär (Sverig) 6./7.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 6./7. for Milford. — Alexy, Lorentzen, ank. St. Petersborg 4./7. — Dagny, Sørensen, ank. Pernau 4./7. — Mary, Clausen, afg. Mistley 8./7. til Blyth.

Det asiatiske Kompagni. Anamba, Juel Hansen, ank. Frederikstad 8./7. — Cathay, Thomsen, afg. Antwerpen 26./6. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Suez 5./7. til Singapore. — Samui, de Fine Licht, afg. Singapore 8./7. til Bangkok. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 4./7. til Singapore. — Cambodia, Knudsen, afg. Perim 7./7. til Port Said. — Indien, Berg, ank. Havre 8./7. — Siberien, Madsen, afg. Singapore 24./6. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22./6.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 3./7. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Barbados 6./7. til St. Lucia. — St. Croix, Christensen, ank. Havre 8./6.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, er ank. til Kalmar. — John Hintze, ank. Åhus 30./6. — Nøstved, er ank. til Pillan. — Freja, er ank. til Riga. — Bornholm, Nykær, har pass. Holtenu på Rejse til Stade Stadt. — Weset, ank. Kiel 3./7. — Courøer, er ank. til Aalborg. — Proven, er ank. til Flevik.

Svendborg. Metha, Møller, ank. Archangel 29./6. — Fylla, Rasmussen, ank. Kotka 30./6. — Mine, Nielsen, ank. Leith 28./6. — Lauritz, Dam, ank. Kjøbenhavns Red 30./6. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Montrose 29./6. — Triton, Nielsen, ank. Boston 29./6. — Clytia, Nielsen, ank. Arendal 30./6. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Kjøbenhavn 1./7. — Rota, Olsen, ank. Ronne 1./7. — London, Andersen, ank. Gravesend 30./6. — Kruse, Larsen, ank. Dieppe 1./7. — Belona, Larsen, ank. Blyth 30./6. — Ragnbild, Andersen, ank. London 1./7. — Vora, Jensen, ank. Charlestown 3./7. — Ane, Jørgensen, ank. Pontreux 3./7. — Peter, Jørgensen, ank. Aalborg 3./7. — Mercur, Lund, ank. Sosombal 1./7. — Danmark, Hunsfeldt, ank. Fowey 2./7. — Martin Nisson, Petersen, ank. Charlestown 2./7. — Immanuel, Jensen, ank. Libau 2./7. — Asta, Bom, ank. Lysekil Distrikt 2./7. — Zenitha, Jensen, ank. Brest Red 4./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Kronstadt 4./7. — Brødrene, Jørgensen, ank. Sundsvall 3./7. — Aktiv, Mouritzen, ank. Port Louis 4./7. — Roma, Jensen, ank. Pontreux 3./7. — Roska, Petersen, ank. Leith Red 6./7. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Sundsvall 6./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Kristiania 2./7. — Marie, Andersen, ank. Skien 8./7. — Lya, Jensen, ank. Høgasund 5./7. — Jens, Eriksen, ank. Kollingskaas 5./7. — Norden, Andreasen, ank. Kjøbenhavns Red 5./7. — Hertha, Hansen, ank. Drobak 6./7.

Æra. Agnes, Christensen, ank. 5./7. til Langesund. — Skirner, pass. Prawle Point 8./7. vestg. — Maagen, Mortensen, ank. St. Johns (New Foundland) 5./7. — Kronen, Hermansen, ank. Cadix 5./7. — Freden, Christensen, ank. Laetdy 5./7. — Salvador, ank. Kiltrush 6./7. — Yrsa, Hermansen, ank. Indianharbor (New Foundland) 6./7. — Altha, Alhertsen, ank. Methil 6./7. — Salus, Jensen, ank. Menarbridge 7./7. — Skandia, Fabricius, ank. Svendborg 7./7.

Efterretninger for Søfarende.

Fyrskibet »Østre-Flak« udlagt. **Samærket Østre-Flak V.** inddraget. **Kattegat.** Den 9. Juli 1908 er Fyrskibet »Østre-Flak« udlagt paa Station paa 56° 58', N. Br. 10° 53', Ø. Lgd.

Det viser hvidt Tre-Blink hvert Minut, Blink e. 3 Sek., Morke e. 4½ Sek., Blink e. 3 Sek., Morke e. 4½ Sek., Blink e. 3 Sek., Morke e. 42 Sek.

Tangesignal gives med Sirene, der hver 2 Min. giver Tre-Stod, hvert Stod af e. 2 Sek.s Varighed.

Samtidig er den hvide Stumtponde med 3 nedadvendte Koste, Vest for Østre-Flak, inddraget.

INDHOLD:

Redersammenslutninger med fragtregulerende Formaal. — Kjøbenhavn, d. 10. Juli 1908. — So- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — 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 Astens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Bøjehøjde 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-Portegener og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1516. Signaler for Fyrskibes Fraværelse fra Station forandret. Hirschals og Skagen. Skagerrak. Signalerne, der hidtil har været vist ved Hirschals og Skagen Fyr og angivet at Fyrskibet »Kobbergrund« ikke er paa Station, angives fremtidig, at Fyrskibet »Østere-Falk« ikke er paa Station. (Kort Nr. 144, 186, 196 og 211. Danske Led, Side 48 og 49. Fyr-Fort., Side 9 og 10.)

1517. Udlægning af Fyrskibet »Østere-Flak«, Kattgat. Den 9de Juli 1908 eller snarest derefter udlægges Fyrskibet »Østere-Flak«. (Kort Nr. 144, 186, 187 og 211.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1274. Kjøbenhavn 1908.)

1518. Nat-Skydenviser. Farvand midlertidig spærret. Svane-Grund. Kattgat. I Næstern mellem d. 26.—29. August 1908 afholdes fra Mørkets Frembrud til Kl. 2 Fm. Skydenviser i Farvandet omkring Svane-Grund. Kattgat. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø.-V. gennem Vageren mod hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Gunders NNV-Spids, mod Ø. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens Ø-Side, mod S. af en Linie i Ø.—V. gennem Endelave N.-Pynt, mod V. af en Linie fra Endelave N.-Pynt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Sogelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saa længe de elektriske Sogelys er i Virksomhed.

1519. Oplysning om Fyr. Taars. Laaland V.-Kyst. Store-Bælt. Fyret paa Taars Færgebrog er flyttet til Kysten i Taars-Vig og tændes i Slutningen af Juli eller i August 1908. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1178. Kjøbenhavn 1908.)

1520. Lanterne skærmes. Orehoved. Falster N.-Kyst. Smaalands-Farvandet. Om kort Tid vil der blive anbragt Skærme i Retning fra N. til NV. paa nogle Lanterne paa Orehoved Stationsplads, saa at Lanterne ikke af de Søfarende kan fervekses med Orehoved Fyr.

1521. Forestaaende Tænding af Fyr. Island. I 1908 tændes følgende Fyr paa Island:

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fns, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

saad Bagfyr er malet hvidt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 235. Kjøbenhavn 1908.)

1549. Vrag atter afmærket. Mittelgrund. Krautsand. Elben. Vraget er Everden »Dora« ved Mittelgrund ovre Ende er nu afmærket med en Stang med sort Cylinder. 53° 46' 56" N. Br. 9° 22' 48" Ø. Lgd.

1550. Fyrskibet »Weser« ombyttes midlertidig. Weser. I Begyndelsen af Juli 1908 ombyttes Fyrskibet »Weser« midlertidig med et Reservefyrskib. Det giver Taagsignal med Sirene, hver 30 Sek. Et-Stød af 3 Sek. Varighed. Kommer Sirenen i Uorden, gives samme Signal med Taagehorn. Undervandssignal gives med Klokke, hvorpaa hver 30 Sek. slaas Fem-Slag, med 3 Sek. Pause mellem Slagene.

1551. Signaler for Hindringer. Roter Sand Fyrtaarn. Weser. Fra Roter Sand Fyrtaarn gives nu Signaler for Hindringer i Farvandet, saaledes: Et rødt og et hvidt Fyr vandret for hinanden for Strækningen fra Søen til Hoheweg, to røde Fyr vandret for hinanden for Strækningen fra Hoheweg til Meyerslede, to hvide Fyr vandret for hinanden for Strækningen fra Meyerslede til Bremerhaven. Signalerne kan ses saavel af indkommende som af udgaende Skibe, samt af Skibe i Alle Weser, naar de er i Nærheden af Banketønden, som ligger i Nærheden af Tønde 3. Dagsignalet er et grønt Flag, der gælder for alle tre Strækninger.

1552. Stormsignal midlertidig indstillet. Braka. Weser. Stormsignalerne ved Braka gives midlertidig ikke.

1553. Fyrskibet »Aussen Jade« atter udlagt. Fyrskibet »Genius Bank« midlertidig inddraget. Jade. Fyrskibet »Aussen Jade« er udlagt og Reservefyrskibet inddraget.

Fyrskibet »Genius Bank« er midlertidig ombyttet med et tremastet Reservefyrskib. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1292. Kjøbenhavn 1908.)

1554. Vrag afmærket. Harderwijk NV. Zuidereze. Holland. Et Fiskerfartøj er sunket paa Knaar, 5, Sm NV. for Harderwijk. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, og om Natten er det belyst paa sedvanlig Maade. 52° 24' 28" N. Br. 5° 2' 34" Ø. Lgd.

1555. Tønderes Belligenhed. Slijkgat og Kwade Hoek. Zeegat van Goeree. I Slijkgat ligger: Spidstønde Nr. 2 paa 51° 50' 4" N. Br. 3° 51' 59" Ø. Lgd., sort Lystønde Nr. 4 paa 51° 51' 9" N. Br. 3° 57' 56" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 5 paa 51° 51' 11" N. Br. 3° 39' 36" Ø. Lgd. Ved Kwade Hoek ligger den røde Lystønde KH paa 51° 50' 48" N. Br. 4° 0' 20" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 1 paa 51° 51' 0" N. Br. 4° 0' 36" Ø. Lgd.

1556. Lossplads afmærket. Leigh Middle. Themsen. England. En Lossplads er afmærket V. for Leigh Middle ved Canvey Point. En sort Kugletønde ligger 8½ Kbl S. 48° Ø. fra Canvey Point og en anden 7½ Kbl S. 40° Ø. fra samme Punkt. En rød Kugletønde ligger 8½ Kbl S. 21' Ø. og en anden 7½ Kbl S. 19' Ø. fra samme Punkt. 51° 31' 5" N. Br. 0° 39' Ø. Lgd.

1557. Fortøjender. Saltman og Kethole Reaches. Medway. Fortøjende Nr. 14 er flyttet 68 m N. 45° V. hen og har Nr. 12. I Saltman Reach har Tønde Nr. 39 nu Nr. 14 og Nr. 15 har Nr. 13. I Kethole Reach har Tønde Nr. 40 nu Nr. 15, og Tønderne Nr. 12 og Nr. 13 er inddraget.

1558. Baaker borttaget. Wick. Skotland NØ.-Kyst. I Wick Harbour er Baakerne, 17, Kbl N. 36° V. og 1½ Kbl N. 19° V. fra Wick Pierhoved røde Fyr, borttaget. Fyret ligger paa 58° 26' 5" N. Br. 3° 5' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1559. Forandring af Fyr. Honfleur. Seine. Frankrig. Fyret l'Hôpital er slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa Taarnets Galleri, indtil det ny Fyr Falaize des Fonds tændes. Lysevuen: 4, Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 627. Kjøbenhavn 1908.)

1560. Fyr flyttet. Dover England. Den 20de Juni 1908 flyttes de to røde, faste Fyr paa Dover Admiralty Piers Forlængelse 11 m SØ. I den til Pierens SØ-lige Del. Det ny Fyrtaarn kan skjule det hvide Blinkfyr paa Admiralty Pier. 51° 6' N. Br. 1° 19' 7" Ø. Lgd.

Dalangeri Fyr. Det er et hvidt Lyulfr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn c. 2/3 Sek., Mørke c. 4 1/4 Sek. Lysevnen: 19 Sm. Linsapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et firkanter, 10 m højt Taarn, der staar hidt V. for det gamle Fyr. 650 167 N. Br. 130 327 V. Lgd.

Det gamle Fyr tændes ikke mere. Siglunes Fyr. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser To-Blink, Blink c. 1 Sek., Mørke c. 4 Sek., Blink c. 1 Sek., Mørke c. 24 Sek. Lysevnen: 17 Sm. Linsapparatet af 4de Orden. Fyret vises fra et firkanter, 10 m højt Taarn. 667 127 N. Br. 180 497 V. Lgd.

Øndvedernes Fyr. Det er et hvidt Lyulfr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn c. 1/3 Sek., Mørke c. 2 1/2 Sek. Lysevnen: 9 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Det vises fra en 2 1/2 m høj Pæl. 649 537 N. Br. 230 597 V. Lgd.

Fyrenes nøjagtige Beliggenhed, m. m. vil senere blive meddelt. (Kort Nr. 46, 53, 87, 191, 192, 194, 204, 212 og 214. Islandske Leds, Side 38, 88 og 111. Fyr-Port., Nr. 345.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1522. Stangmærke opføres. Skålhållan. Sticksår—Sand. Sverrig. Paa Skålhållan skal opføres et Stangmærke med sort Firkant. 580 37 277 N. Br. 160 517 307 Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1523. Tænding af Fyr. Vesterbørgsund. Lönö. Arkö—Norköping. Paa Vesterbørgsund skal tændes et Fyr med En-Formørkelser hver 3 Sek. Lyset er hvidt fra e. N. 74° V. til e. N. 70° V. og fra e. S. 73° Ø. til e. S. 69° Ø., rødt om Dagtid og grønt om Nattid af disse Vinkler, naar man staar ind mod Fyret. 580 367 227 N. Br. 160 467 397 Ø. Lgd.

1524. Afmærkning. Oxelövund Hamn. Södermanland Skeragsrind. Ved Ekund-dens Landgrund er nu udsat to Slæger. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1281. Kjøbenhavn 1908.)

1525. Forestaaende Tænding af Fyr. Röko. Landsort—Stockholm. Paa Röko, 3 1/2 Sm NØ, for Måskunt, skal tændes et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sek. 580 547 307 N. Br. 180 57 107 Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1526. Forestaaende Forandring af Fyr. Triddehållan. Gafle. Bottniske Bugt. Omtrønt den 1ste September 1908 forandres Triddehållan Fyr til et Lyulfr, der hver 9 Sek. viser Tre-Lyn.

1527. Forestaaende Forandring af Fyr. Bålst. Bottniske Bugt. Omtrønt den 1. September 1908 forandres Bålst Fyr til et Lyulfr, der hver 6 Sek. viser To-Lyn.

1528. Forestaaende Udlægning af Lystønde. Argos Grund. Bottniske Bugt. Omtrønt den 1. August 1908 udlægges en rød Lystønde, der viser Et-Lyn hver 4 Sek., S. for Argos Grund, N. for Urskar. 600 377 N. Br. 180 217 Ø. Lgd.

1529. Forestaaende Forandring af Fyr. Astholmsund. Sundsvallsbukten. Omtrønt den 1ste September 1908 forandres Astholmsund Fyr til et Lyulfr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Den hvide Lysvinkel, som er rettet mod Dræghållan, skal paa Siden begrænses af en Vinkel med grønt Lys.

1530. Forestaaende Udlægning af Lystønde. Vänta Lits Grund. Bottniske Bugt. Omtrønt den 15de September 1908 udlægges en rød Lystønde, der hver 3 Sek. viser hvidt Et-Lyn, V. for Vänta Lits Grund. 620 297 N. Br. 180 157 Ø. Lgd.

1531. Afmærkning forandret. Långrogrund. Bottniske Bugt. Ved Långrogrund er Afmærkningen nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 121 Kjøbenhavn 1908.)

1532. Afmærkning forandret. Skollefå. Bottniske Bugt. Ved Helmesgrund og Dræken er Afmærkningen nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 122 Kjøbenhavn 1908.)

1533. Forestaaende Udlægning af Lystønde. Rata Storgrund. Bottniske Bugt. Omtrønt den 1ste August 1908 udlægges en sort Lystønde, der hver 3 Sek. viser hvidt Et-Lyn, Ø. for Rata Storgrund. 630 597 N. Br. 210 87 Ø. Lgd.

1534. Afmærkning forandret. Luleå NØ. Bottniske Bugt. Ved Tröförsgrund er Afmærkningen nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 123. Kjøbenhavn 1908.)

1535. Afmærkning forandret. Haparanda. Bottniske Bugt. Ved Farvandet forbi Tirrohåken, uden for Haparanda, er Afmærkningen nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 124. Kjøbenhavn 1908.)

1536. Fyrskibe udlagt. Finland. Fyrskibet »Pleven« er udlagt den 18de og Fyrskibet »Nalkainen« den 20de Juni 1908.

1537. Værd borttaget. Munkholmen. Finske Bugt. Værden paa Munkholmen. Ved Farvandet fra Helsingfors gennem Svinönsund til Porkkala, er borttaget, da der er bygget en Anlægsbro paa Stedet.

1538. Tønder Plads. Oerbank Ø. Tyskland. Tønden »Oerbank O« ligger paa 54° 19' N. Br. 14° 43' Ø. Lgd. 2 Sm S. for Tønden er der 9 a 9 m Vand.

1539. Vrag afmærket. Grefsvälder Budden. En Kahn er sunket i 8 m Vand i Grefsvälder Budden, c. 1000 m SV. for Gross Stubber Bank. En Vragflønde med V.-lig Topbetegnelse er udlagt ved Vraget. 540 137 N. Br. 130 357 Ø. Lgd.

1540. Fyrskibet »Adler Grund« midlertidig ombyttet. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Adler Grund« midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet »Ostsee«.

1541. Vrag. Dornbusch N. Rügen. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er den danske Galase »Carl Emil« sunket NV. for Rügen, fra Dornbusch Fyr i NNW., og fra Arkona Fyr i V. t. S.

1542. Grunde Steder. Fensborg Fjord. S. for Dalsgaard Grund er fundet flere grunde Steder med 7 m. Laugmai Lederfyrinie gaar over flere Steder med 8 m. Dalsgaard Grund: 54° 53' N. Br. 90° 35' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skåggerak.

1543. Fyrskibet »Fladen« midlertidig ombyttet. Sverrig. Omtrønt den 27de Juni 1908 ombyttes Fyrskibet »Fladen« midlertidig med Reservefyrskib Nr. 18, mærket »Resorv«.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1544. Stormsignaler vises atter. Amrum. Tyskland. Stormsignaler vises atter fra Amrum Stormvarsel Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1336. Kjøbenhavn 1908.)

1545. Tønder flyttet. Schmatief og Süderane. I Schmatief er Tønde K flittet og Higger nu i 8 m Vand, paa 54° 36' 0" N. Br. 80° 24' 30" Ø. Lgd. I Süderane er Tønde A/A flyttet til 54° 35' 36" N. Br. 80° 27' 42" Ø. Lgd. Sandene ved Mundingen af Süderane forandrer sig stadig.

1546. Fyr atter tændt. Dünemüsel. Hølgoland. Fyrene paa N.-, Ø.- og V.-Baakene paa Dünemüsel er atter tændt. Flammenes Højde er for Ø.-Baaken 17 s m, for V.-Baaken 11 s m; Baakernes Højde henholdsvis 13 s m og 12 s m; Lysevnen henholdsvis 10 Sm og 9 Sm. Ø.-Baaken er flyttet til 54° 11' 2" N. Br. 70° 55' 2" Ø. Lgd. V.-Baaken til 54° 10' 58" N. Br. 70° 55' 0" Ø. Lgd. Baakelinien gaar nu ud for Høgstens 60 m Ø.-ligere end tidligere.

De midlertidige Lystønder Nr. 2 i N.-Havnen og Nr. 2 i S.-Havnen samt A/A i S.-Havnen er indtaget. Den sorte Spisstønde Nr. 2 i N.-Havnen udlægges smaa. Angående Lysvinklerne nærmere Meddelelse senere. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 911. Kjøbenhavn 1908.)

1547. Fyr tændes atter. Nøværk. Elben. Den 10de Juli 1908 tændes Nøværk Fyr atter og viser da hvidt, last Lys. Et-Lyn og Lys med En-Formørkelser og Tre-Formørkelser. Nærmere Meddelelse senere. 530 657 177 N. Br. 80° 29' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1125. Kjøbenhavn 1908.)

1548. Fyrtærns Farve. Krantsønd. Elben. Det 38 m høje Taarn til Krantsønd

- 1561. Havnearbejder.** Portsmouth. Havnearbejderne fortsættedes nu mellem den N-lige Duc d'Albe, der staar 8 Kbl S. 18° Ø. fra Yderenden af South Parade Pier, og Kysten. 50° 46' N. Br. 1° 4' V. Lgd.
- 1562. Gaa langsomt.** South Yarmouth. The Solent. Ved det V-lige Indløb til South Yarmouth foretages Dykkerarbejder ved Vraget af »Gladiator«, der ligger 2½ Kbl N. 36° V. fra Norton Lodge N.-Hjørne. Ethvert Skib skal passere Stedet saa langsomt som muligt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1141. Kjøbenhavn 1908.)
- 1563. Fyr forandret.** Bideford. England V.-Kyst. Omtrent den 12te August 1908 forandres Lysvinklen i Bideford lave Fyr til at lyse fra S. 75° V. til N. 51° V. 51° 4' N. Br. 4° 12' V. Lgd.
- 1564. Taagesignal oprettes.** Douglas Head. Isle of Man Ø.-Kyst. I Begyndelsen af Juli 1908 oprettes et Taagesignal ved Douglas Head Fyr. Et Taagehorn skal da hver 10 Sek. give Et-Stød, Slød 3½ Sek., Pause 6½ Sek. 54° 8' N. Br. 4° 28' V. Lgd.
- 1565. Lystende udlagt til Forsøg.** Scotch Bay. Dublin Bay. Irland. En rød, sprøds Lystende, der viser hvidt Et-Blink hver 2½ Sek., er i 11 m Vand udlagt til Forsøg 2½ Kbl N. 50° V. fra Pyntou paa Ø.-Siden af Sandy Cove. 53° 17' N. Br. 1° 7' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 1566. Fortøjende udlagt.** Portalguen. Baie de Guiberon. Frankrig. En hvid Fortøjende er i 8, m Vand udlagt 10½ Kbl S. 84° Ø. for Portalguen Fyr. 47° 29' 4" N. Br. 3° 4' 38" V. Lgd.
- 1567. Grund fundet.** Baie de Guiberon. En Klippe med 1,5 m Vand er fundet N. for Ile de Houat. 47° 24' 0" N. Br. 2° 57' 49" V. Lgd.
- 1568. Tender til Opmaaling inddraget.** Georges Bank. Nordlige Atlanterhav. Fløjteenden Nr. 1, Tønden Nr. 2 og Klokketønden Nr. 3, der til Brug ved Opmaaling var udlagt paa Georges Bank, er atter inddraget.
- 1569. Forestaaende Forandring af Fyr.** Cape Bauld. Newfoundland N.-Ende. Omtrent den 15de September 1908 slukkes Cape Bauld nuværende Fyr, og der tændes i et nyt, cylindrisk Fyrtaarn et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser To-Blink, Blink 0 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 11 Sek., Fyrapparat af 2den Orden.
- 1570. Fyr tændt.** Rags Island. Fogo Island. Newfoundland Ø.-Kyst. Paa Toppen af den 17 m høje Rags Island er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 m. Synsviddens: 8 Sm. Hvid Gitterbaake. Brændetid: Maj—December. 49° 43' 7" N. Br. 54° 15' 1" V. Lgd.
- 1571. Lodsstation oprettet.** Black Island. Notre Dame Bay. En Lodsstation er oprettet paa Black Island, i Indløbet til Bay of Exploits. 49° 33' 40" N. Br. 54° 58' 0" V. Lgd.
- 1572. Fyr tændt.** Bull Head. Bay Bulls. Paa Bull Head er tændt et hvidt Fyr med En-Formorkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 62 m. Synsviddens: 17 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, cylindrisk, 11,6 m højt Taarn ved en hvid Beboelsesbygning. 47° 18' N. Br. 52° 44' 5" V. Lgd.
- 1573. Fyr forandret.** Harbour Point. St. George's Bay. Newfoundland V.-Kyst. Harbour Point hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med Formorkelse hver 3 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1½ Sek. 48° 27' N. Br. 58° 29' V. Lgd.
- 1574. Forestaaende Forandring af Fyr.** Cape Magdalen. Gulf of St. Lawrence. Paa Cape Magdalen er opført et nyt Fyrtaarn V. for det gamle. Den 1ste August 1908 tændes i det ny Taarn et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser Tre-Blink. Blink 0 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 17 Sek., Flammens Højde: 44 m. Synsviddens: 18 Sm. Linseapparat af 3die Orden. 17 m højt, cylindrisk Taarn af Beton. Samtidig slukkes det gamle Fyr, og Taarnet borttages.

er udlagt en cylindrisk Fortøjende i S. 10° V. fra Fyret paa Grunden Sta. Croce, og i N. 86° Ø. fra Torre S. Felice.

1593. Midlertidige Fyr tændt. Poti. Rusland. To midlertidige, hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, er tændt paa Yderenden af Forhængelsen af N.-Enden af Bolgebrøderen ved Poti Harbour, 137 m N. 34° V. fra det hvide, faste Fyr paa Bolgebrøderen. Flammens Højde: 12,5 m og 11,5 m. Synsviddens: 1 Sm. I haardt Vejr kan Fyrene ikke tændes. 42° 10' N. Br. 41° 37' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

- 1594. Baake og Vagtstation oprettet.** Strickland Shoal. Golf of Suez V.-Kyst. Røde Hav. En kendelig Baake er opført paa den indre eller Western Strickland Shoal. 29° 41' N. Br. 32° 23' Ø. Lgd. En Vagtstation er oprettet i Nafliden, paa 29° 41' N. Br. 32° 21' Ø. Lgd.
- 1595. Baake opført, Tønde udlagt.** Kossir. Røde Hav V.-Kyst. Ved Kossir er en Tønde udlagt i 5,5 m Vand 3 Kbl S. 52° Ø. fra Fortets S.-Hjørne, og en Baake opført 3½ Kbl S. 72° Ø. fra Fortets S.-Hjørne, der ligger paa 26° 6' N. Br. 34° 17' Ø. Lgd. En kendelig Grav ligger ved Ras Bonas, paa 23° 54' N. Br. 35° 47' Ø. Lgd.
- 1596. Fyrs Karakter.** Green Island. Moulmein River. Bay of Bengal. Green Island Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Et-Blink, Blink 3 Sek., Mørke 12 Sek. 16° 4' N. Br. 97° 38' Ø. Lgd.
- 1597. Fyr forandret.** Selangor River. Malacca Strait. Omtrent den 1ste Juli 1908 forandres Selangor hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formorkelse hver 30 Sek., Lys 27 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 74 m. Synsviddens: 19 Sm. Fyrapparat af 2den Orden. Hvidt, c. 30 m højt Taarn. 3° 20' N. Br. 101° 14' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 1598. Grund fundet.** Keppel Harbour. Singapore Main Strait. En 13 m Grund er fundet i det V-lige Indløb til Keppel Harbour, 11½ Kbl S. 37° V. fra Beri Beri Hospital Pierhoved. 1° 15' N. Br. 103° 47' Ø. Lgd.
- 1599. Fyr tændt.** Toboali. Banka SV.-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Høtlen, c. 250 m V. for Toboali Flagstang. Flammens Højde: 6,5 m. Synsviddens: 8 Sm. 3° 1' S. Br. 106° 26' 7" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1600. Signaler for Skibe, der slæber Skiver. Tyskland. Skibe, der slæber Skiver, viser om Natten tre Lanterne, rød, hvid, lodret for hinanden, og afbrænder, naar forødent, et Blus. Om Dagen viser de to sorte Kegler med Spidsen nedad. Skiverne kan være indtil 1 Sm agten for Skibet. Fra den ægterste Skive kan vises en Lanterne, hvilket ogsaa gælder for fastliggende Skiver. Søgelysene fra Skibe, hvorfra der skydes, kan give Vejledning om Retningen, hvori Skiverne ligger.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Holland:

N 333 Vnarwaters en ankerpladsen nabej de Zuid-Nutoen-eilanden. Plan 1. Soehi en nabijliggende eilanden. 1:75,000; plan 2. Sernsau. Roynlist-heven. 1:30,000; plan 3. Sernsau en nabijliggende eilanden. 1:75,000. Pris: f. 1,50.

Holland:

N 290 Klirine Secunde-eilanden. Straat Bali. 1:200,000. Pris: f. 1,00.

(Se endvidere Side 344.)

- 1575. Taagesignal forandret.** *Esominac Point, New Brunswick Ø.-Kyst.* Taagesignalet ved Esominac Fyr gives nu med en Diaphone, som hver 41 Sek. giver Et-Stød af 4 Sek. Varighed.
- 1576. Lys- og Fløjetkænde udlagt.** *Low Point, Cape Breton Island Ø.-Kyst.* En sort og hvid, lodret stribet, cylindrisk Lystønde, mærket »Sylney«, er i 35 m Vand udlagt 2½ Sm N. 40 Ø. for Low Point. Den viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser. Det er en Midtfarvands-Tønde og ligger i Sydney Ledelyrhavn. 46° 18' 41" N. Br. 60° 7' 25" V. Lgd.
- 1577. Vrag borttaget.** *Pollock Rip Shoal, Nantucket Sound, Massachusetts. Forenede Stater i Nordamerika.* Vraget af den i Pollock Rip Shoal sunkne Skonnert »Jesse Barlow« er borttaget og Almerknungen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 205, Kjøbenhavn 1908).
- 1578. Fyrskibet »Shovelal Shoal« midlertidig ombygget.** *Nantucket Sound, Massachusetts.* Fyrskibet »Shovelal Shoal« Nr. 3 er midlertidig ombygget med Reserverfyrskib Nr. 9. Fyret er uforandret. Taagesignal gives med Klokke eller Horn.
- 1579. Ledelyfyr slukkes.** *Cliff, Ledelyfyr tændes. Nantucket Harbor, Nantucket Island, Massachusetts.* Den 14de Juli 1908 slukkes Cliff Ledelyfyr permanent. Samtidig tændes Nantucket Harbor to hvide, faste Ledelyfyr. Forlyret staar fra Cliff forreste Ledelyfyr i S. 69½° Ø., og fra Nantucket West Breakwater Fyr i S. 24½° Ø. Flammens Højde: 10,7 m. Hvid, 11 m høj Gitterbænk. 41° 17' 24" N. Br. 70° 5' 34" V. Lgd. Bagfyret staar 73 m S. 18° Ø. fra Forlyret. Flammens Højde: 15,2 m. Hvid, 15,2 m høj Gitterbænk.
- 1580. Fyrskibet »Hedge Fence« udlagt.** *Lystønde inddraget. Vineyard Sound, Massachusetts.* Omtrønt den 6te Juli 1908 udlægges Fyrskibet »Hedge Fence« Nr. 90 permanent SØ for Ø.-Enden af Hedge Fence Shoal, paa N.-Siden af Hovedløbet i Vineyard Sound, i S.-Kant af den røde Vinkel i Nobska Point Fyr. Fyrskibet viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 15,2 m. Synsviddelen: 12½ Sm. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjle, der hver 1 Minut giver To-Stød, Stød 5 Sek., Pause 5 Sek., Stød 5 Sek., Pause 4½ Sek. Naar Fløjten er i Torden, kimes paa Klokke. Underandsignal gives med Klokke, hvorpaa staar Nr. 41 snudeles: 4 Slag, Pause 4 Sek., 1 Slag, Pause 6 Sek. Skibet er rodt, mærket »Hedge Fence« og Nr. 90 paa begge Sider. Det er skønnertfregat med to Master og har en sort Ballon paa hver Top. 41° 28' 20" N. Br. 70° 29' 0" V. Lgd.
- Omtrønt den 6te Juli 1908 inddrages Hedge Fence Lystønde Nr. 16 permanent.
- 1581. Fyrskibet »Bush Bluff« midlertidig inddraget.** *Elisabeth River, Virginia.* Fyrskibet »Bush Bluff« er midlertidig ombygget med Reserverfyrskib Nr. 7. Fyrene er uforandret. Taagesignal gives med Klokke.
- 1582. Fyrtaarn forandret Farve.** *South Channel, Sullivan Island, Charleston Harbor, South Carolina.* South Channel bageste Fyrbænk er malet hvid. 32° 45' 31" N. Br. 79° 51' 16" V. Lgd.
- 1583. Fyr tændt.** *Cooper Harbor, Charleston Harbor, South Carolina.* I Cooper River, mellem Charleston City og Charleston Navy Yard, er følgende Fyr tændt:
- Drum Island South rode, faste Fyr Nr. 4.* Det vises fra en Bænk, der staar i 5,2 m Vand, 450 m S. 15½° Ø. fra Drum Island S. Pylt. 32° 47' 41" N. Br. 79° 55' 18" V. Lgd.
- Drum Island West rode, faste Fyr Nr. 6.* Det vises fra en Bænk, der staar i 2 m Vand, 1390 m N. 28½° Ø. V. fra Drum Island South Fyr Nr. 4. 32° 48' 21" N. Br. 79° 55' 44" V. Lgd.
- Town Creek North hvide, faste Fyr Nr. 5.* Det vises fra en Bænk, der staar i 2 m Vand 320 m S. 38½° V. fra Drum Island N.-Pylt 32° 48' 54" N. Br. 79° 55' 38" V. Lgd.
- Drum Island North Spit rode, faste Fyr Nr. 8.* Det vises fra en Bænk, der staar i 3,2 m Vand, 420 m N. 3¼° Ø. fra Town Creek North Fyr Nr. 5. 32° 49' 37" N. Br. 79° 55' 37" V. Lgd.
- Daniels Island Shoal rode, faste Fyr Nr. 10.* Det vises fra en Bænk, der

staar i 2,7 m Vand, 1310 m N. 5¼° Ø. fra Drum Island North Spit Fyr Nr. 8. 32° 49' 51" N. Br. 79° 55' 32" V. Lgd.

Middle Shoal hvide, faste Fyr Nr. V. Det vises fra en Bænk, der staar i 2,4 m Vand 870 m N. 19½° V. fra Daniels Island Shoal Fyr Nr. 10. 32° 50' 18" N. Br. 79° 55' 44" V. Lgd.

Marsh Point hvide, faste Fyr Nr. 9. Det vises fra en Bænk, der staar i 1,2 m Vand, 1200 m N. 21½° V. fra Middle Shoal Fyr Nr. 7. 32° 50' 55" N. Br. 79° 56' 17" V. Lgd.

Upper Marsh hvide, faste Fyr Nr. 11. Det vises fra en Bænk, der staar i 1,2 m Vand, 1040 m N. 73½° V. fra Marsh Point Fyr Nr. 9. Holdt overet med Middle Shoal Fyr Nr. 7 leder det til Været ved Navy Yard. 32° 51' 5" N. Br. 79° 56' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

- 1584. Tønder udlagt.** *Gulfport Channel, Mississippi Sound, Mississippi. Forenede Stater i Nord-Amerika.* Tøt ved Ø.-Siden af den granvede Reude til Gulfport er følgende Spidsstønder udlagt:
- Chunnel Tønde Nr. 2* i 5,2 m Vand, midt imellem Chunnel Fyr Nr. 2 og 4.
- Chunnel Tønde Nr. 4* i 5,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 44½° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 6* i 5,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 48½° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 8* i 5,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 51½° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 10* i 4,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 55½° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 11* i 3,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 63½° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 12* i 4,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 59½° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 14* i 3,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 63½° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 16* i 3,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 68° V., og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- Chunnel Tønde Nr. 18* i 3,2 m Vand, fra Biloxi Fyr i S. 72½° V. og fra Slup Island Fyr i N. 35½° V.
- 1585. Fyr slukket.** *Tønde inddraget. Puerte Cabello, Venezuela.* Det rode, faste Fyr paa V.-Siden af Fyrtaarnet ved Indløbet til Puerto Cabello Haven er slukket. Den røde Telegrafstønde er inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1586. Vægere forandret.** *Porto di Civitavecchia, Italien.* Ved Indløbet til Civitavecchia er Vægeren om Skyrhord for Indgaende nu rød, om Baghord sort.
- 1587. Fyr flyttet.** *Civitavecchia.* Det grønne, faste Fyr til højre ved Indløbet til Civitavecchia Haven er flyttet til Grunden, som strækker sig ud fra det gamle Moleoved, lige over for det rode Fyr. Flammens Højde: 6 m.
- 1588. Fortøjtønde udlagt.** *Golfo di Oristano, Sardinien V.-Kyst.* I den N.-lige Del af Golfo di Oristano er i 6 m Vand udlagt en grøn, cylindrisk Fortøjtønde, c. 2 Kbl S. 5° V. fra Torre Grande.
- 1589. Væger udlagt.** *Capo Corso, Golfo di Terranova, Sardinien Ø.-Kyst.* En midlertidig Væger er udlagt ved det yderste af Grunden Ø. for Capo Corso.
- 1590. Fortøjtønde inddraget.** *Palermo, Sicilien.* Fortøjtønden i den S.-lige Del af Palermo Haven er inddraget.
- 1591. Fyr flyttet.** *Porto di Termini Imereze, Sicilien N.-Kyst.* Det rode, faste Fyr paa Termini Imereze S.-Mole er flyttet til det yderste af Molens Fortøjelse, og det midlertidige rode Fyr, som stod der, er slukket. Synsviddelen: 7 Sm.
- 1592. Fortøjtønde udlagt.** *Vieste, Italien Ø.-Kyst.* Paa Vieste Ankerplads

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: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

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 uallancerede**
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
11. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Borgerforeningens
Lokale i Svendborg med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1908.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1909.
5. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk for de kommende 3 Aar.
6. Forhandling om § 5 i Lov om Oprettelse af Sørætter uden for Kjøbenhavn m. m. af 12. April 1892.
7. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil senere blive opført fler Punkter.

Kjøbenhavn, d. 30. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Juli 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		83 ¹ / ₄	83 ³ / ₄
Danmark		—	—
Norden	77 ³ / ₄	77 ³ / ₄	78
Kjøbenhavn		48 ³ / ₄	50 ³ / ₄
Carl		71	72
Dannebrog		71	73
Skjold		50 ¹ / ₄	51 ³ / ₄
Urania		—	—
Union		50	51
Dampsk. af 1896		70	72
Højmdal		—	—
Østasiatiske		—	—
Østersøen		62	60
Nordsøen		12 ¹ / ₂	15
Gorm		74	80
Torm		55	70
Inga		45 ¹ / ₂	55
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab.	10	10	15
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	39 ¹ / ₂	40	42
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		98	101
5 % Østasiensk. Komp.		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		94	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie.		92 ¹ / ₄	94
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 ¹ / ₂	88
4 % — — 7. — ..		92	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..	92 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		93	94

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	158	157 ³ / ₄	157 ³ / ₄	158
Privatbank	103 ¹ / ₂	— ² / ₄	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Landmandsbank	128		127 ³ / ₄	128 ³ / ₄
Handelsbank	130 ³ / ₄		130 ³ / ₄	131
Grundejerbank			29 ³ / ₄	30 ¹ / ₄
Burm. & Wain	68 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	68	68 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.			108	108 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	209 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	209	209 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	144 ¹ / ₂		144 ¹ / ₄	144 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 7. Juli 1908.

	10 d. d.	
	avista Sælger	Køber
Hamburg	99.10	88.90
London	18.16	18.13
Paris	72.40	
Amsterdam	150.45	
Wien	76.00	

Notering paa Berlins Børs d. 7. Juli 1908.

Russiske Noter	214.35
4 % Russiske Consols.	83.20
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.	76.50
5 % Mexikanske 1899	100.40
5 % Rumænske Stats	101.40
4 % — — 1890	93.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 46,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 2,000, „Skjold“ 14,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 146,000, „Østasiatisk“ 50,000, „Helsingørsk Dampsk.“ 2,400.

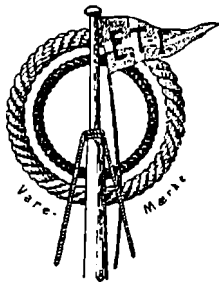
Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Høusegade 15. Telf. 4838.



Esbjerg Tøvværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**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.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

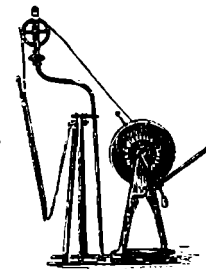
for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Værdne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassees Kod anvendes

Forlang Prøvelste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 466 & 500.

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.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 14. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davls Færver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerop
Redningskrandse og
Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislste.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
sædeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

De danske Vin- og Conservesfabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Frgtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taast
Præmier. Agenturer i de fleste Provinssbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assi-
stance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure,
no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

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“.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl. Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de hervednævnte Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, late Sal
Trædes 12—4, 6—5 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Gaver til Sømandslæsionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Bredtorvvej

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Howaldtswerke,
Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

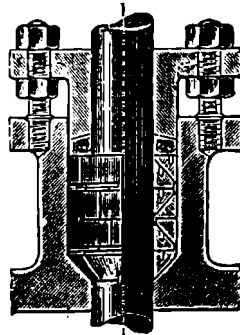
Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 3d.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paalægges varm — 1/10“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

PAAL SØRENSEN S.E.F.F.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.

Telefon 7262.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværksbavnen.

Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Cadenius & Grahn
Kotka,

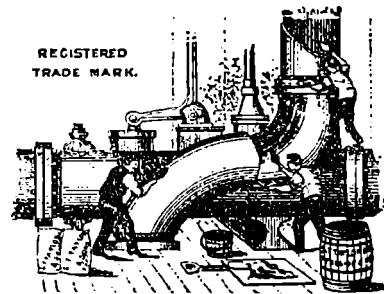
Shipbrokers,

Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanten af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmateri-
alier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

Fabriks Mærke.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen.

KJØBENHAVN.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jærnkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdag den 11. Juli Kl. 10 i Svendborg. Der var mødt Delegerede fra samtlige Foreningens Kredsafdelinger.

Formanden, Konsul P. Rechnitzer, Aalborg, bød Forsamlingen Velkommen og erklærede Mødet for aabnet.

Paa Formandens Forslag valgtes derefter Overretssagfører Jacobsen, Svendborg, til Dirigent.

Dirigenten takkede for det ham overdragne Hverv og konstaterede, at Generalforsamlingen var indvarslet med den i Foreningens Love foreskrevne Frist af 1 Maaned.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Fremlæggelee af det reviderede Regnskab for 1907.

Formanden oplæste den i Aarsberetningen offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet og knyttede hertil følgende Bemærkninger:

Som man vil se, er der anskaffet Kontorinventar til et Beløb af Kr. 629.14. Dette blev en Nødvendighed, da Foreningens tidligere Sekretær, Hr. Drechsel, fraadte Stillingen som Redaktør af *Dansk Søfartstidende*. Medens Foreningens Sekretærarbejde tidligere var blevet udført paa Bladets Kontor, maatte dette Forhold jo ophøre ved den nævnte Lejlighed. Denne Udgift er alt-saa dog en Udgift, der ikke vil komme igen.

Naar Posten »Bogtrykkerarbejde« er betydelig større, end den plejer at være, beror det paa, at det har vist sig, at Foreningen havde nogen Gæld, stammende fra 1906, til det Bogtrykkerfirma, der trykker Aarsberetningen.

»Rejseudgifter« er ligeledes opført med et langt større Beløb end ellers som Følge af, at Foreningen havde adskillig Gæld fra 1906 til Medlemmer, der ikke havde indsendt deres Regninger over Rejseudgifter.

Udgiften til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund beror paa et Mellemværende fra tidligere Tid, som maatte berigtiges paa dette Regnskab.

Det er kun i uegentlig Forstand, at Beholdningen er saa stor, som opført. D'Herrer vil se, at der til Regnskabet knytter sig en Balance, der viser, at Foreningen skylder »Dansk Søfartstidende« for 2det Halv-aar 1907 Kr. 2,582.60, hvorved Foreningen i Virkeligheden faar et Underskud paa Kr. 41.27. Herved er det endda forudsat, at Foreningen faar to Beløb ind, nemlig: hos Afdelingen for mindre Skibe en Restance, som kaldes Restance pr. 1907, men som i Virkeligheden for en stor Del hidrører fra tidligere Aar og beløber sig til Kr. 425.50, samt endvidere et Tilgodehavende hos Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund paa Kr. 489.98. I saa Henseende skal jeg oplyse, at Forholdet stiller sig saa gunstigt for Forbundet, at Foreningen kan faa disse Penge, hvilket jo vil hjælpe adskilligt paa Balancen. Derimod er der nogen Tvivl om, hvorvidt det vil lykkes at faa Restancen hos Afdelingen for mindre Skibe ind. Dette Mellemværende beror paa, at mange Medlemmer, der har meldt sig ud af Foreningen, alligevel efter deres Udmeldelse har modtaget *Dansk Søfartstidende*, idet der maaske vanskeligt har kunnet føres tilstrækkelig Kontrol dermed. Hvis dette Beløb ikke skulde indkomme, er der jo ikke saa god Balance paa Regnskabet, men vi haaber at kunne oparbejde Stillingen ved en gennemført Økonomi i 1908.

Jeg tillader mig at anbefale Regnskabet til Godkendelse trods den Omstændighed, at det ikke ser saa lovende ud.

Dirigenten: Jeg skal kun tilføje, at Regnskabet er revideret og har faaet Revisorernes Paategning om at der er intet fundet at bemærke.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Angaaende Restancen fra Afdelingen for mindre Skibe vil jeg blot tillade mig at bemærke, at jeg synes, det er uheldigt, at der staaer: Restance »pr. 1907«, og at dette ved Aftrykket af Aarsberetningen i *Dansk Søfartstidende* bliver bekendt for alle, der læser det. Det er nemlig ikke korrekt, at Restancen hidrører fra 1907.

Formanden: Jeg ønsker at gøre opmærksom paa, at Bestyrelsen har ladet Regnskabet trykke ganske saaledes, som det er overleveret til den af den tidligere Sekretær. Men jeg bemærkede før udtrykkelig ligesom Hr. Translatør Rasmussen, at denne Restance utvivlsomt hidrører fra en tidligere Periode. Jeg beder altsaa om, at der ikke maa lægges Bestyrelsen noget til Last i saa Henseende.

Der gaves enstemmig Decharge.

Man gik derefter til næste Sag paa Dagsordenen:

Fremlæggelee af Aarsberetningen.

hvis enkelte Afsnit sattes under Forhandling.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 14. Juli 1908.

Branden i Damperen »Nordland«. Den 10. ds. afholdtes der i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Branden i Damperen »Nordland«. Foruden Repræsentanter for Rederiet og for Nordisk Lloyd havde Damperens Kaptajn og flere Mand af Besætningen givet Møde.

Retsformand Koch oplæste først Dagbogen for Damperens sidste Rejse og foretog derefter Afhøring af Kaptajn og Mandskab for eventuelt at faa oplyst, hvorledes Ilden er opstaaet.

Af Skibsdagbogen fremgik, at Damperen havde lastet Træ i Sundsvalldistriktet, den sidste Del var indtaget i Gustafshamn, som Skibet havde forladt Lørdag d. 4. ds. med 12 Fod Træ paa Dækket og stærk Bagbords Slagside. I Løbet af Søndagen var denne bleven saa stærk (c. 24 Grader), at Skibet ikke længere lystrede Roret, og Vandstanden ikke længere kunde ses paa Kedlerne. Søren skyllede uafsladelig over Dækket, og efter afholdt Skibsraad bestemte man sig til at kaste Dækslast over Bord, indtil Skibet atter var paa ret Køl. Dette naaedes, efter at c. 10 Standard Træ var ofret.

Den 8. ds. ganske tidligt ankom man saa til Kjøbenhavn og gik ind til Alfr. Christensens Kulplads for at indtage Bunkerkul. Noget efter at man var begyndt hermed, mærkedes Røg, og det viste sig, at der var Ild i Trælasten.

Efter hvad der oplystes, maa Ilden antages opstaaet i Lastrummet foran for Fyrpladserne, men vistnok et godt Stykke fra Skoddet.

Da Synsmændene just var om Bord i »Nordland« for at tage Skøn over Skaden og muligvis undersøge Aarsagen til Ildens Opkomst, udsattes Søforklaringen indtil videre.

Kaptajnens, Maskinmesterens og Mandskabets Udsagn samstemmede iøvrigt i, at de antog Ilden opstaaet ved Selvantænding. Træet lastedes nemlig i stærk Solhede og var i sig selv meget tørt og harpiksholdigt.

Inden Retten hævdes, udtalte Retsformanden dog en indtrængende Misbilligelse af, at Kaptajnen var sejlet fra Gustafshamn med saa stærk Slagside, som det ved denne Lejlighed havde været Tilfældet, og lagde ham indtrængende det Ansvar paa Sinde, han derved havde paataget sig. Det var gaaet godt denne Gang, men det kunde næste Gang gaa galt, og saa skulde Kaptajnen svare baade for Menneskeliv og Gods.

Attentat. Malmø, d. 12. Juli. (Ritz. Bur.). Nogle Minutter efter Kl. 2 Natten mellem Lørdag og Søndag forøvedes der et Attentat mod Logiskibet »Amalthea«, om Bord paa hvilket befinder sig c. 80 engelske Havnearbejdere. En ukendt Person har i en Robaad lagt sig paa Siden af Logiskibet og gennem en Lasteluge anbragt en Dynamitbombe med Fængtraad inden i Skibet, hvorpaa han har fjærnet sig. Kort efter skete Eksplosionen, ved hvilken én Englænder dræbtes og syv saaredes; disse førtes til Hospitalet, men der menes ikke at være Fare for deres Liv. Politiet har udsat en Belønning af 1,000 Kr. for Gerningsmandens Paagribeelse.

Malmø, d. 12. Juli. (Ritz. Bur.). Den Englænder, der omkom ved Attentatet paa »Amalthea«, hed W. Close, var c. 34 Aar gammel, gift og hjemmehørende i Hull. De saarede er i Følge Meddelelse fra Hospitalet alle udenfor Fare. Skaden paa »Amalthea« er kun ubetydelig.

Den hamburgske Havnestrejke. Hamburg, d. 9. Juli. (Ritz. Bur.). I en af Havnebestyrelsen mod Havnearbejderforbundet anlagt Sag har den hanseatiske Overlandret i Dag fældet Dom. Sagen er appelleret fra Landretten, der ved Dommen havde forbudt Forbundet at hindre Tilgangen af Arbejdsvillige og at betegne disse som Skruebrækkere. Overlandretten underkendte denne Dom og afviste Havnebestyrelsens Klage. Omkostningerne paalagdes Havnebestyrelsen.

Til Sammenligning mellem Oliefyring og Kul-fyring anstiller det engelske Tidsskrift »Engineering« nogle Betragtninger over Forholdene om Bord paa Cunard Liniens Turbinedamper »Lusitania«, der for at kunne udvikle sine 68,000 H. K. er forsynet med ikke mindre end 192 Fyrsteder. Til Betjening af disse fordres, naar der anvendes Kul ved Fyringen, 192 Fyrbødere og 120 Kullempere; medens der til det tilsvarende Arbejde med Fyring med Olie kun fordres 27 Mand, hvilket altsaa er ensbetydende med en Besparelse af c. 280 Mand, hvis Opholdsrum saaledes vilde kunne anvendes til andre Formaal. Da Oliens Brændværdi er større end Kullenes, vilde der paa en Rejse frem og tilbage mellem England og Amerika kunne spares 4,000 Tons paa Vægten af Brændslet. Dertil kommer desuden, at det flydende Brændselsmateriale er lettere at skaffe om Bord, og at alle Ulemper i Retning af Kulstøv undgaas. Selv om de tekniske Vanskeligheder ved Brugen af Olie imidlertid allerede paa det nuværende Tidspunkt kan betragtes som overvundne, kan man dog ikke tænke paa en endelig Løsning af dette Spørgsmaal, før det er fastslaaet, at man kan skaffe sig Olie til Fyring i tilstrækkelige Mængder og til en rimelig Pris.

Norddeutscher Lloyd kunde d. 11te i forrige Maaned fejre 50 Aarsdagen for sin transatlantiske Dampskibslinie. Selskabet, som blev stiftet d. 20. Februar 1857, begyndte sin Virksomhed med at etablere Bugserfart paa Weseren og til England. Til Atlanterhavsfarten lod det senere bygge fire Dampere: »Bremen«, »New York«, »Hudson« og »Weser«, af hvilke de to førstnævnte udgik fra Messrs. Caird & Co.s Værft i Greenock, de sidstnævnte fra Palmers Værft, Newcastle-on-Tyne.

»Bremen« foretog sin Prøvetur d. 1. Juni 1858 og afgik til New York som Selskabets første Damper i Atlanterhavsfarten med kun en Kahytspassager og nogle faa Mellemdækspassagerer.

»Bremen« var for sin Tid af ganske betydelige Dimensioner. Længden mellem Perpendikulærerne androg 318 engelske Fod, Bredden 40 Fod, og Maskinen var paa 700 nominelle HK. Skibet havde Plads til 60 Passagerer paa første Klasse, 110 paa anden og 401 i Mellemdækket. Besætningen udgjorde ialt 118 Personer. Paa sin første Rejse til New York opnaaede »Bremen« en Hastighed af 10,28 Knob, men paa Hjemrejsen ikke mindre end 11,92 Knob. Som alle store Postdampere paa hin Tid var »Bremen« forsynet med en anselig Barkrigning med Patent-Mærserær. Lastevnen var i Følge »Hansa« c. 1,000 Tons foruden 850 Tons Kul.

Udenrigsministeriet meddeler:

Sundhedspoliti i Antwerpen. I Følge Indberetning fra den danske Ministerresident i Bryssel er der i Antwerpen oprettet et Sundhedspoliti, der skal undersøge de Skibe, der ikke er bleven visiteret i Doel, udrydde Rotter, desinficere og føre et sanitært Tilsyn med de Skibe, der losses.

Fællesrepræsentationen meddeler:

Udenrigsministeriet har, i Henhold til en Beretning fra det kgl. Konsulat i New Orleans, meddelt Repræsentationen, at Løbet i Mobile Flod nu har faaet den samme Dybde, som det havde før Stormen i September 1906, og at det herefter tillades udgaaende Skibe at laste til 22 Fod, samt at Havnemesteren efter eget Skøn kan give Tilladelse til at laste yderligere 6 Tommer.

Skolen for Skibskokke har afholdt halvårlig Eksamen. Der indstillede sig 4 Elever, der alle blev tildelt Karakteren »særlig god«, som er Skolens bedste Karakter.

Skolens Tilsynsførende, Hr. Dampskibsrestauratør N. Hassing, foretog Eksaminationen, og D'Hrr. Kaptajn Wm. Jensen og Overhovmester P. Madsen fungerede som Censorer.

Havnen i Frederikshavn. Frederikshavn, d. 11. Juli. (Ritz. Bur.). Ved en Licitation d. 9. ds. i Kjøbenhavn over Udførelsen af Arbejdet vedrørende forøget Kajplads ved Frederikshavn vestre, indre Havn var der indkommen 6 Tilbud. Det højeste Tilbud var paa 77,900 Kr.; det laveste var fra H. Hoffmann og Søner, Kjøbenhavn, paa 52,000 Kr. Det laveste Tilbud antoges under forventet Approbation fra Ministeriet. Havnen tillægger selv alt Træ- og Forhudningsmateriale.

Kystsikrings-Kommission. Thisted, d. 11. Juli. (Ritz. Bur.). Efter Forlydende i »Thisted Amtstidende« er der af Trafikministeren nedsat en Kommission med Folketingsmand Jensen-Sønderup som Formand til Undersøgelse og Overvejelse af Spørgsmaalet om Sikring af Limfjordskysterne.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 17008, afsagt den 1ste Juli 1908. Handelsfirmaet J. J. Larsens Odensefilial mod Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet »Sark« af Tønsberg.

Ved Slutseddell af 28. August 1907 købte Citanten Handelsfirmaet J. J. Larsens Odensefilial af Firmaet »The Southern Cotton Oil Co.« i New York c. 1.250 Tons Bomuldsfrøkager cif Nyborg som første Lossehavn, Afskibning Oktober—November fra amerikansk Golf Havn eller Savannah som Partladning til en Pris af Lstr. 6.12.0 pr. Ton à 2.240 lbs. For at opfylde denne Handel henvendte Sælgerne sig til Dampskibsselskabet »South Atlantic Steamship Line«, der atter ved et Certeparti (»Net grain charter«), der først er dateret New Orleans d. 22. November 1907, befragtede det norske Dampskib »Sark«, da paa Rejse fra Havanna, til at indtage en fuld og komplet Ladning til indtil tre danske Havne. Med Hensyn til Indladningstiden var ikke betinget andet, end at Skibet i New Orleans skulde være rede til at laste paa eller for den 30. November 1907, Middag.

Efter at Skibet efter Ankomsten til New Orleans havde ligget i Karantæne et Par Dage, paabegyndte det d. 28. November i New Orleans Indladningen af Lasten, der var bestemt foruden til Nyborg, dels til Aalborg og dels til Kjøbenhavn, og skulde indlades paa forskellige Steder i New Orleans; Indladningen paabegyndtes i Chalmette, hvor der af det til Nyborg bestemte Parti, stort 10.511 Sække, i Dagene 28.—30. November henholdsvis indladedes 867, 1370 og 507 Sække, medens Resten af Partiet først var endelig indladet d. 10. December. For den til Nyborg bestemte Del af Ladningen udstedtes ialt 13 Konnossementer, alle dateret henholdsvis d. 28., 29. eller 30. November 1907, og underskrevet (For Føreren) Alfred H. Clement, Agent.

Hvert af Konnossementerne, der lod paa, at et vist Antal Sække af nærmere angivet Mærke var indskibet (shipped), bar Paategning om, at Varerne var Part af en Afskibning paa 1.250 Tons.

Ved Konnossementernes Fremkomst til Køberen indfrieede denne dem som aftalt ved Veksler paa en engelsk Bank i den Tro, at Indskibningen overensstemmende med Konnossementernes Udvisende var foregaaet i rette Tid.

Prisen paa Bomuldsfrøkager som de afskibede var imidlertid paa den Tid, da Afladedokumenterne indfrieedes, og Varerne ankom, 6 sh. lavere pr. Ton end Indkøbsprisen, og Citanten Handelsfirmaet J. J. Larsens Odensefilial, forlangte derfor, efter at det rette Forhold ved Eftersyn af Skibets Logbøger var bleven oplyst, en Erstatning hos det norske Rederi, idet han gjorde gældende, at han ved Konnossementernes urigtige Angivelser om Afskibningen var bleven hindret i at refusere Partiet og derved havde lidt et Tab svarende til 6 sh. pr. Ton eller af ialt Lstr. 352.5.0 eller i dansk Mont Kr. 6.456.74. Citanten lod d. 23. Januar d. A. i Nyborg foretage Arrest i et Skibet tilkommende Fragtbløb, hvilken Arrest Parterne dog nogle Dage efter endes om at lade bortfalde, idet Firmaet C. K. Hansen af Kjøbenhavn indgik paa at indestaa som Selskyldnerkautionist samt modtage Søgmaal paa Skibets Vegne for den Forpligtelse, der maatte paahvide »Sark«s Rederi i nævnte Anledning, dog kun for en Hovedstol af indtil Kr. 6.456.74 med Renter og Omkostninger ved den foretagne Arrestforretning Kr. 211.76.

I Henhold hertil har nu Citanten paastaet det nævnte Firma tilpligtet at betale de fornævnte Bløb med Renter og Sagens Omkostninger, medens Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, subsidiært Erstatning kun tilkendt for den i December afskibede Del af Ladningen til Nyborg.

Under den af Skibets Besætning aflagte Soforklaring har Føreren Kaptajn Dahl forklaret, at den i »South Atlantic Steamship Line« som »managing director« ansatte Alfred Clement, der har underskrevet Konnossementerne, i det hele havde varetaget Ekspeditionen af »Sark«, ligesom alle Forretninger med Selskabet gik gennem ham, der af Kaptajnen betragtedes som Selskabets egentlige Repræsentant.

Da Kaptajnen, der ikke tidligere havde været i New

Orleans og derfor var ukendt med Forholdene der, den 28. November kom til Stede paa Hr. Clements Kontor, faldt Talen paa, at Vejen fra Skibets daværende Lastepads Chalmette til Selskabets Kontor var lang og besværlig for Kaptajnen (Turen medtog 4—5 Timer), og i Fortsættelse af Bemærkningerne herom spurgte Hr. Clement Kaptajnen, om der var noget i Vejen for, at han (Clement) underleguede Konnossementerne paa Nyborg-Lasten. Hertil svarede Kaptajnen, at han ønskede og selv plejede at underskrive sine Konnossementer; Hr. Clement bemærkede hertil, at der vel ikke kunde være noget i Vejen for, at han (Clement) underskrev dem, og der taltes herefter ikke yderligere om dette Punkt hverken den Dag eller de følgende Dage, uagtet Kaptajnen, efterat Skibet nogle Dage ind i December Maaned var forhalet fra Chalmette til en anden Lastepads, flere Gange daglig var til Stede paa Clements Kontor. Først d. 18. December, da hele Skibets Indladning var tilendebragt, og Kaptajnen paa Hr. Clements Kontor var i Færd med at underskrive Konnossementerne paa den øvrige Del af Ladningen og spurgte efter Konnossementerne paa Nyborg-Lasten, svarede Hr. Clement, at han forlængst havde ekspederet alle disse i Henhold til de af Styrmanden afgivne Kvitteringer. Kaptajnen underskrev saa Konnossementerne paa den øvrige til Aalborg og Kjøbenhavn bestemte Del af Ladningen i Henhold til de vedhæftede Styrmandskvitteringer og forlangte af Hr. Clement Kopier af Konnossementerne til Nyborg; denne svarede, at han først kunde skaffe dem næste Dag, men at Kaptajnen, der laa med Damp oppe og havde faaet Lods om Bord, rolig kunde sejle, idet Papirerne næste Dag skulde blive eftersendt til Norfolk. »Sark« afsejlede saa i Henhold til dette Løfte samme Dags Aften, men hverken i Norfolk eller ved Ankomsten til Danmark modtog Kaptajnen Konnossementskopierne.

Kaptajnen har yderligere forklaret, at han først efter Ankomsten til Danmark erfarede noget om den i Salgskontrakten med Hensyn til Nyborg-Ladningen (og i den tilsvarende Kontrakt vedrørende Aalborg-Ladningen) betingede Afskibningsfrist, at han aldrig har givet Hr. Clement nogen udtrykkelig Tilladelse til at underskrive Konnossementer paa hans Vegne, og at det under alle Omstændigheder maatte være Hr. Clement klart, at der af det den 28. November passerede højst kunde udledes et stillende Samtykke i saa Henseende for den Del af Nyborg-Lastens Vedkommende, der skulde indtages i Chalmette.

Han har dog tilføjet, at han, der ellers som Regel selv underskrev sine Konnossementer, i 7 Aar har sejlet i Time-Charter paa New York og Vestindien, og at han i den Tid ikke selv har undertegnet noget Konnossement, men har nøjedes med at faa overleveret eller undertiden eftersendt Konnossementskopier. De af ham i New Orleans undertegnede Konnossementer paa Aalborg- og Kjøbenhavnpartierne blev alle underskrevet paa Afsæjlingsdagen d. 18. December, men ved Ankomsten hertil viste det sig, at der ogsaa for Aalborg Partiet, med Hensyn til hvilket Kaptajnen mente at have underskrevet Konnossementerne, var fremsendt nogle af A. Clement underskrevne, antedaterede Konnossementer.

Imod Rigtigheden af denne Kaptajnens Forklaring er der ikke fremkommet nogen egenlig Protest fra Citantens Side, og der synes heller ikke fra Aalborg Modtagerne at være rejst Sag mod Rederiet. Nærværende Sags Udfald maa herefter først og fremmest bero paa, om de af Alfred Clement underskrevne Konnossementer paa Nyborg-Lasten kan betragtes som udstedt af en Person, der har haft tilstrækkelig Bemyndigelse til at udstede Konnossementerne i Kaptajnens Sted.

Selv under Forudsætning af, at Kaptajnens Forklaring er udtømmende og rigtig i et og alt, ses det nu ikke rettere, end at Konnossementerne paa Nyborg-Lasten maa betragtes som udstedt af rette Vedkommende eller i al Fald som ratificerede af Kaptajnen.

Under Hensyn til Konnossementets Betydning som

Omsætningsdokument og netop, fordi det i saa stort Omfang er bleven Skik og Brug, at Konnossementer udstedes af Agenter og Mæglere i Skibsførerens Sted, maatte Kaplajnen under de her foreliggende Omstændigheder d. 23. November udtrykkelig have protesteret mod Clements Fremgangsmaade og foretaget, hvad der efter Omstændighederne havde været muligt for at standse de af Clement udstedte Konnossementer, hvis det ikke havde været hans Mening at indgaa paa, at Konnossementerne betragtedes som ligesaa forbindende for ham og for Rederen, som om de var udstedt af ham selv.

Selve Spørgsmaalet om, hvorvidt Rederen overhovedet har noget Ansvar for Konnossementers Antedatering, har under Proceduren været Genstand for en ret indgaaende Drøftelse. Det er hævdet, at saadant Ansvar allerede følger af Sølovens §§ 144 og 145, der gør Skipperen (og Rederen) ubelignet ansvarlig for Rigtigheden af, hvad der i Konnossementet opgives om Godsset. Rederen skulde herefter paa samme Maade, som han er ansvarlig for Konnossementets Angivelse om Godssets Art og Mængde, have en — i Omsættningens Interesse begrundet — ubelignet Pligt til at erstatte Konnossementets Indehaver hele det Tab, der maatte være en Følge af en urigtig Datering af Konnossementet, selv om Skipperen eller den, der i hans Sted har udstedt Konnossementet, i det enkelte Tilfælde ikke kan betragtes som havende udvist nogen Forsømmelighed, og uden Hensyn til, om Tabet har været mere eller mindre uforudseeligt for Konnossementets Udsteder.

Selv om Retten ikke kan finde, at der haves tilstrækkelig Hjemmel til denne Udvidelse af de paagældende i Omsættningens Interesse givne Regler, vil det være en Følge af Sølovens § 8, at norsk (saavel som dansk) Reder i Almindelighed vil være forpligtet til at erstatte Tab, der er en til en vis Grad forudseelig Følge af et Konnossements Antedatering. Der ligger en saa stor Vægt paa Konnossementets rette Datering (jfr. saaledes Bestemmelserne i Sølovens § 133 og Lov om Køb § 69) at bevidst urigtig Datering eller Skødesløshed i saa Henseende i Almindelighed maa betragtes som en ret grov Fejl fra Konnossementsudstederens Side, og for saadan Fejl maa Rederen have Ansvaret.

I nærværende Tilfælde maa Retten gaa ud fra, at Konnossementernes Udsteder har antedateret dem ikke blot med fuld Viden om Betydningen af, at Konnossementerne fik en Dato, som ikke var senere end den 30. November, og med fuld Forstaaelse af det Tab, en Antedatering vilde kunne forvolde Modtagerne, men i den bevidste Hensigt at lede Modtagerne paa Vildspor, og herefter findes der ikke at kunne være Tvivl om, at Rederen maa være ansvarlig for Tabet, med Hensyn til hvis Beregning der ikke er gjort andre Indsigelser fra de Indstævntes Side end den, at de i alt Fald kun burde erstatte det Tab, der falder paa den Del af Ladningen, som ikke var indskibet inden 30. November. Da Retten imidlertid maa gaa ud fra, at Modtagerne havde kunnet refusere hele Ladningen, hvis de havde vidst, at en saa væsentlig Del af Ladningen var afskibet for sent, findes Rederen at maatte være ansvarlig for hele Tabet. Citanternes Paastand vil herefter være at tage til Følge, dog at Arrestforretningens Omkostninger findes at burde nedsættes til Kr. 111.76, hvorhos de Indstævnte findes at burde betale Citanterne Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke foregaaet nogen væsentlige Svingninger siden forrige Uge, der har ikke været

egentlig Mangel paa Ladninger for den fragtsøgende Tonnage, som heldigvis har været begrænset i enkelte Retninger. Tyskland og Danmark har haft og har kun meget faa Laster, medens Vestsverig og Østnorge fremdeles har Brug for Tonnage til Træ og Islaster. Sydsvrig byder nu noget højere men fremdeles for lave Rater. Rusland har endnu nogle Oljekagelaster til Østersøhavne og England; Bottenhavnene har ikke Overflødighed af Ladninger til England og Kontinentet, men kan dog tilfredsstille Behovet, dog er Raterne i hele denne Fart endnu for lave og uden Svingninger. Returfragter Vest fra er der ikke Mangel paa, og Fragtraterne holder sig stabile.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

125 Sldr. D/B. Boards Sundsvall/Sables d'Olonne Fres. 51, 130 R.-T. Is Skiensfjord/Folkstone 12/, 100 R.-T. Is Kristianiafjord/Kiel 7 Mark, 2,000 Fade Cement Aalborg/Wiborg 70 Øre, 200 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 7, 230 Tons Kul Boness/Bandholm £ 7.10, 290 Tons Kul Boston/Nykjøbing S. £ 7.15, 200 Tons Kul St. Davids/Køingsberg £ 7, 220 Tons Oljekager Dunkerque/Danmark Fres. 11, 350 Tons Clay Par/Petersborg 8/, 260 og 300 Tons Clay Charlestown/Petersborg 8/, 180 Tons Kul Dysart/Bogense £ 7.5, 1,200 Tdr. Tjære Umeå/Antwerpen Fres. 3, 260 Tons Salt St. Ybes/Kjøbenhavn Kr. 1,35 pr. Tønde.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er lige livløst, særlig fra Tyskland; kun meget faa Kornlaster kommer frem nu og da og bortsluttes straks til ret lave Rater; der er i sidste Uge bl. a. sluttet Greifswald/Danmark Havre 4½ Mark, samt Sukker Barth/Kjøbenhavn 3¼ Mark og endog til 3 Mark; pr. 1. August er atter solgt nogle Ladninger Korn, overdrevent mange er det just ikke endnu.

ab danske Provinshavne var der i sidste Uge flere Hveladninger, saaledes fra Nakskov samt Nykjøbing F., fra hvilken Plads der ogsaa sluttedes Sukker til Kjøbenhavn 22 Øre pr. Sæk.

ab Kjøbenhavn er sluttet Hvede til Malmø 8 Øre, Rug til Horsens 10 Øre, Majs til Svendborg, Nykjøbing F. 10 Øre, Kokuskager til Rostock 2½ Mark; fra Damper, som ankom i Lørdags fra La Plata, ventes flere Om- ladninger særlig til Provinserne.

ab svenske Sundhavne noteres af Lervarer af mindre Ladninger kun til Stettin 3 Mark, Køingsberg 3¼ Mark.

ab Halmstad noteres til Stettin (fra Havnen) Gadesten 3 Mark samt Skærver fra Kysten til Barth og Greifswald 3½ Mark, hvortil der er sluttet.

Havarier og Forlis.

Familiens Haab, Skonnert af Odense, der den 9. ds. paa Rejsen fra Wismar til Uddevalla med en Ladning Saltsten kom paa Grund paa Lindholmen ved Nyborg, er d. 10. ds. atter kommet flot med Assistance og indbragt til Nyborg.

Mathilde, Dpsk. af Vejle, paa Rejse fra Hamburg til Sverig med en Ladning Majs, er d. 7. ds. indkommet til Nyborg med Malskade; maa reparere.

William, Skonnert af Hveen, paa Rejse fra Aalborg til Arnesund med en Ladning gammelt Jern, kom d. 10. ds. paa Grund paa Saltholm. Svitzers har tilbudt Assistance, som imidlertid ikke er blevet modtaget.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. St. John 21./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 7./7. til Kronstadt. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Fowey 1./7. til Boston. — Wladimir Reitz, Olsen, afg.

Ayr 10./7. til Archangel. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Nowmills 2./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. St. Petersburg 8./7. til Dunkerque. — Pawol Andrejef, Tannebek, ank. Liata 9./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Methil 9./7. til Kroustadt. — Johan Siem, Knudsen, ank. Kroustadt 10./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Pernan 10./7.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Koivusaari 10./7. til Bordeaux. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Hornsund 9./7. — Nautik, N. Nielsen, ank. Helsingfors 10./7. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 9./7. til Santander. — Nexos Basse, afg. Gibraltar 6./7. til Grimsby. — Ellen, Hansen, pass. Deal 10./7. til Riga. — Fylla, Christensen, afg. Warkworth 7./7. til Kroustadt. — Gerda, Iversen, afg. Brahestad 7./7. til Sevilla. — Hebe, Gregersen, ank. Blyth 11./7. — Inger, Larsen, ank. Kalundborg 10./7. — Johanne, Thøgersen, afg. Uleåborg 8./7. til Newport. — Cito, Jepsen, ank. Alicante 6./7. — Napoli, Brinch, ank. Cardiff 10./7. — Nerma, K. M. Nielsen, afg. Methil 10./7. til Esbjerg. — Bodil, Uldall, ank. Bordeaux 7./7. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 10./7. til Brest. — Alfa, Lauritsen, afg. Gelle 9./7. Vigo.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Methil 10./7. — J. N. Madsvig, Habn, afg. Montrose 11./7. — Helge, Olsen, ank. Kroustadt 11./7. — Rolf, Olsen, afg. Newcastle 9./7. — Niels R. Finssen, Mathiasen, ank. St. Petersburg 29./6.

Vulcan. Vuleau, P. Nielsen, afg. Calais 10./7. til Burntisland. — London, P. G. Bom, ank. Reval 10./7. — Paris, H. Tholander, ank. Ny Karleby 7./7. — Bryssel, H. Kaas, afg. Uleåborg 9./7. til Rouen.

Mercur. Berlin, E. Krogh, ank. St. Petersburg 8./7. — Wien, Boeck Hansen, ank. Malmö 22./6. — Romo, J. v. Thun, ank. Veltzen 7./7.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Dunkerque 11./7. — Helga, Vuabeu Hansen, ank. Howden Dock 9./7. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 9./7. — Elna, Rathje, ank. Antwerpen 5./7. — Therese, Pedersen, afg. Frederikshavn 10./7. — Simone, Møller, ank. Rouen 8./7. — Jeanne, Løffler, afg. Blyth 9./7. — Daisy, Lagesen, ank. Howden Dock 6./7. — Vera, Risø, afg. Blyth 9./7.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Riga 9./7. — Ingrid, Winther, ank. Riga, 11./7. — Karen, Eriksen, ank. Gelle 10./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Blyth 1./7. — Russia, Poulsen, ank. Riga 10./7. — Carl Heeksher, Starck, ank. Trångsund 11./7. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 11./7. — Normannia, Euchsén, ank. Repola 3./7. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 4./7. — Canadia, Jepsen, ank. Rotterdam 3./7. — Livona, Skov, ank. Kroustadt 9./7.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 27./6. — Patria, Dam Larsen, ank. Stettin 9./7. — Gratia, Sørensen, afg. Carlotorte 8./7. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 1./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 10./7. — Gallia, Nielsen, afg. St. Petersburg 10./7. — Caledonia, Storm Hansen, ank. St. Petersburg 2./7. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kroustadt 9./7. — Kolonia, Rasmussen, ank. Algiers 11./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Himango 7./7. — Granaria, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 6./9. — Carbonia, Mathiasen, afg. Methil 11./7. — Estonia, Lindberg, afg. Methil 5./7.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Blyth 9./7. — Selandia, Trosenegaard, ank. Antwerpen 7./7. — Secalia, Jensen, afg. Naufahrwasser 8./7. — Frumentia, Andersen, ank. Kroustadt 8./7. — Boscia, Skovgaard, ank. Antwerpen 2./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Agua Amargo 2./7.

Dannebrog. Brattingsborg, Sørensen, afg. Kaskö 12./7. til Cardiff. — Flynderborg, Larsen, afg. Sunderland 7./7. til Riga. — Frederiksborg, Larsen, afg. Kristinestad 11./7. til Barry. — Kronborg, Jensen, afg. Stettin 12./7. til Kemi. — Rosenborg, Schultz, afg. Riga 12./7. til Ghent. — Skanderborg, Jensen, afg. Kjøbenhavn 10./7. til Brahestad. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Libau 10./7. til Barry. — Uranienborg, Schmidt, afg. Huelva 11./7. til Stettin.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbech, afg. Hamburg 9./7. til Liverpool. — Marselisborg, Rohde, ank. Neapel 10./7. — Skodsborg, Schmidt, afg. West Hartlepool 12./7. til Kjøbenhavn. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Bona 11./7. — Vordingborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10./7.

Neptun. Aggørsborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — Dansborg, Kühl, ank. Travemünde 12./7. — Jørgørsborg, Larsen, afg. Swinemünde 9./7. til Kuivusaari.

Høneborg. Høneborg, Christensen, ank. Dundee 7./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Hull 7./7. til Riga.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Ghent 10./7.

Svendborg. Peter Mærsk Borgesen, ank. St. Petersburg 10./7.

Havet. Fyon, Andersen, ank. Dunkerque 10./7.

Rossia. Generalkonsul Elissojoff, Møller, ank. Hull 10./7.

Det astasiatiske Kompagni. Anamba, Juul Hansen, afg. Frederiksstad 9./7. til Middlesbro. — Cathay, J. Thomsen, afg. Suez 11./7. til Colombo. — Bintang, J. Gabe, afg. Perim 10./7. til Singapore. — Samui, de Fine Licht, afg. Singapore 8./7. til Bangkok. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 4./7. til Singapore. — Cambodia, Knudsen, afg. Perim 7./7. til Suez. — Indien, Berg, afg. Havre 11./7. til Kjøbenhavn. — Siberien, Madsen, afg. Singapore 24./6. til Suez. — Trauquobar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22./6.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, H. J. Hansen, afg. London 3./7. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, ank. London 10./7. — St. Jan, Iugemann, afg. St. Lucia 9./7. til Antigua.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Sundsvall 8./7.

Svendson & hCristensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Kjøbenhavn 13./7. for syd. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Sundsvall 10./7. — Lars Kruse, Mathiasen, ank. Ghent 9./7. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Rouen 12./7. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Himango 11./7. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Himango 7./7. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Kjøbenhavn 8./7. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Kjøbenhavn 11./7. — Ajax, Brøsen, ank. Hull 9./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Aalborg 12./7. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Frederikshavn 11./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Ghent 8./7.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brantb, afg. Burntisland 6./7. — Eklipika, Hemmingen, afg. Stettin 8./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. St. Petersburg 6./7. — Urania, Clausen, ank. Windau 8./7. — Svend, Semidt, ank. Helsingborg 27./6. — Nordland, Petersen, ank. Refshalen 8./7. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Korsør 9./7. — England, Andersen, afg. Hamburg 9./7. — Holland, Poulsen, ank. Halmstad 11./7. — Rusland, Madsen, ank. Råfsö 10./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Stockholm 9./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Ymuiden 7./7. — Lady Furness, Clausen, ank. Hamburg 9./7. — Europa, Hansen, afg. Archangel 8./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Swinemünde 9./7. — Fraukrig, Friis, ank. Neuzen 11./7. — Belgien, Nielsen afg. Hornsund Distrikt 9./7.

Frem. Austa, Bagger, afg. Riga 11./7. til Ghent. — Vera, Thing, afg. Libau 11./7. til London. — Froja, Nielsen, afg. Råfsö 4./7. til Littlehampton. — Hertha, Rasmussen, afg. Peterhead 8./7. til Riga.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 10./7. til Stettin. — Fulton, Jørgensen, afg. Ghent 8./7. til Stettin. — Newton, Andersen, afg. Windau 10./7. til Calais. — Edison, Sørensen, afg. Reudsborg 11./7. til Windau. — Washington, Nielsen, ank. Papenburg 9./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kotka 8./7. — Helene, Sørensen, afg. Dunkerque 10./7. — Agnete, Petersen, afg. Ghent 11./7. — Hermia, Hansen, afg. Norrsundet 7./7. — Alice, Sebultz, afg. Riga 11./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rind, Hauch, ank. Sunderland 9./7. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Burntisland 12./7. — Ove Gjedde, Jans, afg. Bruusbüttel 12./7. til Ghent.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Gjedser 1./7. til Libau. — Schach Steenberg, Faber, afg. Newcastle 1./7. til Leith.

Sejlskibe.

Æro. Forældres Minde, Christensen, ank. Dieppe 7./7. — Indu tri, Raahauge, ank. Dysart 7./7. — Theodor, Andersen, ank. Karlshavn 7./7. — Spurven, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./7. — Bien, Petersen, ank. Kalmar 7./7. — Neptun, Jensen, ank. Swinemünde 7./7. — Ami, Christensen, afg. Kjøbenhavn 8./7. til Fakse. — Thyra, er d. 1./7. præjet paa 48 N. Br. 22 V. Lgd.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 50.

Sunket Vrag. Fyrskibet „Gabelsflach“ Ø. Kieler-Bugt. Østersøen.

Føreren af Dampskibet »Ella« rapporterer den 12. Juli d. A. at have passeret Vraget af en tremastet Skonnert med Topperne over Vandet, 5 à 6 Sm misv. Ø. 1/2 N. for Fløjtetønden udenfor Kieler Fjord.

Marineminiisteriets Adm. Ralltets-Departement, den 13. Juli 1908.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 14. Juli 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Frugtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**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.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

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 henbørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt



Kotka Hamnarbefare andelsforening
har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkonst.
Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.
Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere,
Havari-Kommissionærer,
Kjøbenhavn.

Skibsproviantering
N. I. Pedersens Eftflg.
(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
Borgergade 74, Høj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
Billigste Priser. Bedste Betjening.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

E. v. Mehren
Mægler
Kolding.
Telegr. Adr.: „Mehren“.

Skibsfører Sigurdson
**Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat**
er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.
Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport mou III, Dock Street,
Harry Dock, Dock Chambers
og
Sigurdson, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandetræde 3.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

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 16 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 80 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Patent
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvel, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
--	---	---

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
 er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
 Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
 Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Etableret 1850. „Smith,
 Cronstadt“. Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Dr. med. Goldeohmidt,
Hud- og Kønssygdomme
 St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff, — „CHANNEL, Barry, — „CHANNEL, Newport, — „CHANNEL, Sharpness.
 These Works are now installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clælfert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

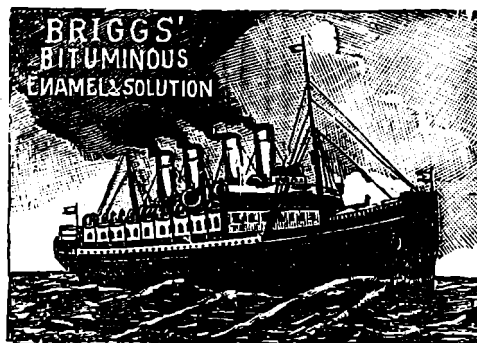
Specialitet:

elegante Uniformshuer.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.



Emallien
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,
1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Bogø Navigationssskole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.

Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns Navigationssskole

flytter i Løbet af Sommeren til Ny Toldbodgade Nr. 3, Hjørne af St. Annæ Plads, hvor der indrettes tidsvarende Lokaler til Skole, Betjening samt Beboelse for Bestyreren og et begrænset Antal Elever. Skolens nuværende Adresse er Holmens Kanal 18. Telef. 19641.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.



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.: „Vanhaarst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Alt Snedkerarbejde

henhørende under Bygnings-, Butiks-, Kontor- og Skibsarbejde udføres præcist og billigt. Tegninger og Overslag gratis.

E. Knakkegaard & A. Kirschner
Nyhavn 57, 1. Sal o. G., Kjøbenhavn.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørgeres.

Cadenius & Grahn

Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

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 Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telef. 8424
Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Lodsning under Bugsering.

Formanden: Om dette Punkt, der i særlig Grad interesserer denne Forening, skal jeg henvise til Aarsberetningen og kun tilføje, at Spørgsmaalet om Lods-væsnet og om en Revision af Lodstaksterne vil have Foreningens allerbedste Opmærksomhed i den kommende Tid. Bestyrelsen har henvendt sig til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart med Anmodning om at søge opnaaet en Revision af Bestemmelserne vedrørende Lods-væsnet og har for nylig fra Fællesrepræsentationen modtaget et Svar, der maa siges at være imødekommende, hvilket altsaa vil sige, at Fællesrepræsentationen er enig med Dansk Sejlskibsrederi-Forening i, at der stadig maa arbejdes paa at faa Forandringer i disse Forhold, ganske særlig en Forandring af Taksterne, der i Virkeligheden er for høje for Skibsfarten.

Kanalfoged Hansen, Odense: Det har glædet mig meget at se af Aarsberetningen, at man fremdeles vil stræbe hen imod at faa den nuværende — jeg kan næsten sige urimelige — Ordning med Hensyn til Lodsning under Bugsering forandret. D'Herrer, som bor i Byer tæt ved Søen, ser vel sjældent noget til de Ulemper, denne Lov medfører, men Folk i Byer og Havne, der ligger ved Fjorde, hvor der som Regel maa benyttes Bugserbaad ved Ind- og Udsejling, ser daglig Ulemperne derved. Havnebestyrelsen i Odense har interesseret sig meget for at faa Sagen omordnet, og ligeledes har Folketingsmanden for Odense Amts 1. Kreds, Redaktør Marott, den Gang Sagen var for paa Rigsdagen, talt varmt for, at Forholdet blev ordnet i Lighed med, hvad der var foreslaaet af den i sin Tid nedsatte Kommission, bestaaende af Admiral Victor Hansen, nu afdøde Skibsfører Mathiesen og Kaptajn Andersen, Aarhus, i hvilken man var enig om, at naar et Skib havde været to Gange paa en Plads med Lods om Bord, skulde Føreren ikke fremtidig behøve at tage Lods, naar Skibet kom igen. I min Egenskab af Kanalfoged ser jeg meget ofte de Ulemper, der flyder af de nugældende Lovbestemmelser. Jeg skal nævne et Eksempel derpaa. For omtrent en Maaned siden kom der et lille svensk Skib paa c. 90 Tons Brutto op gennem Odense Kanal. Kaptajnen havde ikke været der før, var sølgelig pligtig at tage Lods og gjorde det da ogsaa. Da han kom op i Fjorden, saa han, hvor udmærket den var afmærket med Prikker og Over-Et-Mærker, saa at enhver, der blot har været der én Gang, med Lethed kan sejle op uden Lods. Da han gik ud, kvitterede han Lodsens ved Stige. Vinden kom imod, men han krydsede og manøvrerede sig godt ud alligevel. Saa kom han igen for en halv Snes Dage siden og tog atter Lods op. Da han skulde ud, mente han, at nu skulde han være fri for at tage Lods, og spurgte mig derom, og jeg svarede ham: Hvis De vil følge mit Raad, skal De ikke tage Lods. Lad De blot Lodsens gaa ved Stige. Jeg vilde rolig se den Sag gaa baade til Sø- og Handelsretten og til Højesteret. Men Lodsens bearbejdede Manden og fik ham overtalt til at tage Lods alligevel. Kaptajnen bad saa mig om at skrive til Overlodsens, Kommandør Sølling, og forklare ham Sagen. Det gjorde jeg straks, men jeg har ikke hørt et Muk fra ham. Næste Dag kom Kaptajnen paa Bugserbaaden til mig og sagde: Lodserne har Ret, har De ikke set en Skrivelse udsendt af Kommandør Sølling for et Par Aar siden? Saa viste han mig den, og jeg maa tilstaa, at da jeg saa den, maatte jeg næsten knibe mig i Armen af Forbavselse ligesom Jeppe paa Bjerget. D'Hrr. kender maaske denne Skrivelse, jeg har

aldrig set den tidligere, og før den kom — den er af Oktober 1906 — opfattede Lodserne Sagen paa samme Maade som jeg. Skrivelsen fra Overlodsens er af 20. Oktober 1906 og hedder: Vejledning til Forstaaelse af Tillægslov af 30. Marts 1906 om Lodseriernes Forhold overfor Skibe under Bugsering. Det første Punkt handler om, at en Fører anses for farvandskendt, naar han har benyttet Lods i det paagældende Farvand tre Gange i Løbet af tre paa hinanden følgende Aar. Saa følger der Forklaringer af, hvorledes man bevarer sit Farvandskendskab, og derefter kommer der en meget mærkelig Bestemmelse, som jeg skal tillade mig at oplæse:

»Førere af Skibe under 80 Brutto Register-Tons kan altid lade sig bugseres uden Lods, men enhver Fører af Skibe paa over 80 Tons, selv om han nok saa ofte har besejlet Farvandet uden Lods, anses ikke for at have opnaaet Betegnelsen »farvandskendt«, før han mindst tre Gange har benyttet Lods paa ovennævnte Maade.«

Jeg finder, det er en meget mærkelig Fortolkning af Loven. D'Hrr. vil kunne forstaa, at jeg kunde ønske at vide, om det er vore høje Overordnedes og Ministeriets Mening, at den Fortolkning skal staa ved Magt. Men saa længe den Fortolkning gælder, er det ikke saa underligt, at Lodserne stiller Fordringer i Henhold til den; naturligvis tager de, hvad de kan faa. Vi maa se at faa det Forhold forandret, og jeg vil udtrykke min Glæde over, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse har Opmærksomheden henvendt paa den Sag.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Jeg for min Del har hørt mange Eksempler paa Tilfælde af lignende Art som det af Hr. Kanalfoged Hansen fremdragne. Hvis hvert enkelt Rederi eller Fører, hvem saadant hænder, holder sig tilbage, ikke vil gøre noget derved, men blot sidder og ærgres sig derover, mangler vi tilstrækkelige Oplysninger til at komme Sagen til Livs. Jeg vil derfor tillade mig at opfordre til, at enhver, der sidder inde med Oplysninger om lignende Tilfælde, vil indsende sine Oplysninger til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse eller Sekretær, saa at vi kan faa samlet et fyldigt Materiale, ved Hjælp af hvilket vi kan klarlægge, hvorledes Stillingen er.

Kanalfoged Hansen: Da det jo ofte er saaledes, at det enkelte Rederi eller den enkelte Fører trykker sig ved at lade saadanne Sager komme for Retten, vil jeg tillade mig at spørge, om det ikke kan lade sig gøre, at en saadan Sag blev ført for Foreningens Regning. Det drejer sig om et Principspørgsmaal, og det er meget vigtigt, at der bliver ændret paa disse Forhold.

Kaptajn C. Minor Rasmussen, København: Jeg forstaar af Hr. Kanalfoged Hansens Udtalelser, at han ikke mener, at det omtalte Spørgsmaal er afgjort. Men det forekommer mig, at Sagen er afgjort ved Overadmiralitetens Dom i et ganske tilsvarende Tilfælde som det, som Hr. Hansen nævnte. Under den nugældende Lov bliver Sagen ikke anderledes, men det gælder om at faa Loven revideret og omarbejdet.

Navigationsvæsnetts Ordning.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Dette Spørgsmaal har overordenlig stor Betydning for Afdelingen for mindre Skibe. I den Kommission, som var nedsat angaaende denne Sag, skete der det mærkelige, at Før-

manden for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som ogsaa var Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentant, foreslog at indsnævre Grænserne for den indskrænkede Fart i Østersøen. Før 1892 var Grænserne for den indskrænkede Fart Linien Lindenæs—Texel mod Vest, og Kalmar—Rügenwalde mod Øst, og i 1892 blev Grænsen mod Øst flyttet til den 58. Breddegrad, men nu foreslaar man altsaa atter at indskrænke Grænserne til den gamle Linie. Hvis det sker, vil det være et Dødsstød for den mindre Skibsfart. Derfor kom Sagen til Forhandling paa Generalforsamlingen i Vinter i Afdelingen for mindre Skibe, og Generalforsamlingen udtalte Ønsket om, at Grænsen for den indskrænkede Fart i Østersøen udvidedes til at omfatte hele Østersøen og den botniske og finske Bugt. Naturligvis er det et Spørgsmaal, om noget saadant i det hele taget er tiladeligt i Følge denne Søfarts Natur, men jeg mener, at der ikke kan være noget i Vejen for det. Naar de mindre Skibe med Førere, der har Sætteskippereksamen, kan sejle til 58. Breddegrad, forekommer det mig indlysende, at de ogsaa kan sejle paa Resten af Østersøen, det botniske Hav og den finske Bugt; Trafiken er ikke større dér end i den sydlige Del af Østersøen. Man kunde maaske indvende, at de mindre Skibe derved vilde faa et Fortrin for de større Skibe, der skal have Navigatører om Bord, men dertil er at sige, at de større Skibe har Ret til at sejle over hele Verden. I den Fart paa Østersøen — den sydlige Del — som nu er aaben for de mindre Skibe, generes de allerede stærkt af Konkurrence. Skulde Farten nu yderligere indskrænkes, vilde det blive rent galt.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Som Repræsentant for Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart skal jeg tillade mig at oplyse, at Sagen har været for i Fællesrepræsentationen og, saa vidt jeg forstaa, blev meget vel modtaget. Man indrømmede, at det vilde være til stor Skade for de mindre Skibe, om de skulde blive hindret i at sejle som hidtil, og man vilde ogsaa være med til at arbejde paa at faa Grænserne udvidet i Stedet for indskrænket. Der blev i Fællesrepræsentationen stillet Spørgsmaal om, hvor langt i Østersøen andre Nationers Skibe maa sejle, hvis Førere har en til den danske Sætteskippereksamen svarende Eksamen. Det var særlig Svenskerne, Tyskerne, Nordmændene og Russerne man ønskede Oplysning om. Jeg kunde ikke paa Stedet besvare Spørgsmaalet, men har nu sat mig i Forbindelse med forskellige Folk for at faa Oplysning derom. Saa snart Oplysningerne foreligger, vil Sagen komme frem i Fællesrepræsentationen, og jeg har det bedste Haab om, at denne vil gøre alt, hvad der staar i dens Magt, for at vi kan bibeholde de nuværende Grænser eller helst, om muligt, faa dem udvidet. Saaledes staar Sagen i Øjeblikket.

Translatør Rasmussen: En af mine Bemærkninger for kunde maaske misforstaas. Det var ikke Konsul Lund, der i Fællesrepræsentationen foreslog at indskrænke Grænserne, men den tidligere Repræsentant.

Formanden: Translatør Rasmussen sagde før, at Formanden for Fællesrepræsentationen havde foreslået o. s. v., og Konsul Lund er ikke Formand, saa det kunde ikke misforstaas.

Konsulatafgiften.

Formanden: Jeg skal derom bemærke, at man maa kunne vente, at denne Sag bliver ordnet paa en for Sejlskibsfarten tilfredsstillende Maade, efter at den af Regeringen nedsatte Kommission til Omordning af Udenrigsministeriet, i hvilken saavel Udenrigsministeren som Chefen for Udenrigsministeriets Konsulatkontor havde Sæde, har behandlet Spørgsmaalet om Konsulat-

afgifterne, om hvilken Betænkningen blandt andet udtaler, at man maa anse det som billigt og retfærdigt, at Konsulatafgiften af Skibe helt ophæves, imod at den ved Lov af 14. April 1893 hjemlede Gebyrfrihed for Benyttelse af konsulær Bistand i de sædvanlige Skibsfartssager til Gengæld bortfalder. Man vil herefter kunne vente, at Resten af Konsulatafgiften vil blive ophævet, hvad enten dette nu vil ske gennem kongelig Resolution eller paa anden Maade.

Det næste Punkt i Aarsberetningen: Ny Konsulater, foranledigede ingen Udtalelse.

De derefter følgende to Punkter af Aarsberetningen:

Statuttilsyn med Sejlskibe og Skibsmandskabs Opholdsrum
sattes til Forhandling under et.

Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen, Thurø: Som d'Hrr. vil vide, blev jeg i sin Tid udset til at tiltræde Kommissionen angaaende Ændringer i Reglementet om Skibsmandskabs Opholdsrum. Da jeg fik Udkastet til disse Ændringer at se, var det i en Form, der vilde gøre det absolut uantageligt for os, men vi fik det saa omredigeret, og jeg antager, at det vil gaa igennem i den Form, det nu har. Der var næsten ikke en Bestemmelse, som ikke maatte forandres. Man stillede sig imidlertid meget velvilligt over for mine og min Kollegas Forslag, og jeg tror, at vi kan være tilfreds med det Resultat, Kommissionen naaede til, selv om vi naturligvis maatte gøre nogle Indrømmelser. Jeg skal tillade mig at meddele nogle af Udkastets Bestemmelser.

Der fordres et betydeligt større Kubikindhold i Mandskabets Opholdsrum end tidligere, men det kan vi godt gaa ind paa, da der i vore Skibe endda er betydeligt større Kubikindhold i Opholdsrummene, end der her stilles Fordring om. For Skibe under 100 Tons er der optaget en Bestemmelse, der tilstaa Lempelser i Fordringen om Fladeindholdet. Det almindeligt forlangte Fladeindhold vilde jo ikke kunne opnaas i saadanne Skibe, navnlig ikke i Fiskefartøjer. Noget lignende gælder om Styrmandsrummene. Ogsaa her vil vi jo meget sjældent kunne tilvejebringe den forlangte Gulvflade.

Vi faar imidlertid ogsaa noget at sløre paa, idet der i visse Tilfælde tilstaa Afvigelser fra Bestemmelserne. Der staar saaledes:

»For Dampskibe paa under 200 Tons og for Sejlskibe paa under 150 Tons saa vel som for Skibe, der er af særlig Bygning eller Materiale eller bygget til særlige Formaal, samt for ældre Skibe kan Overtoldbestyrelsen efter Omstændighederne tilstaa Afvigelser fra dette Reglements Bestemmelser. Afvigelser kan ogsaa tilstaa for Skibe, der indkøbes fra Udlandet.«

En Repræsentant for Overtoldbestyrelsen, der var til Stede, og Ministerens Sekretær, der ogsaa var til Stede, lovede, at der skulde blive taget saa mildt som muligt paa de smaa Skibe i alle Henseender. Selvfølgelig vil vi faa forøgede Udgifter f. Eks. til forbedret Belysning og Ventilation, men vi maa indrømme, at der nok kan trænges til nogen Forbedring i disse Henseender.

Dirigenten: Jeg antager, at Forsamlingen vil være enig med mig, naar jeg udtaler en Tak til Hr. Skibsbygmester Jørgensen for hans gode Medvirkning i Kommissionen og for de Oplysninger, han nu har meddelt om Resultatet af dens Arbejde.

Fyr og Sæmærker.

Dirigenten: Som det vil ses af Aarsberetningen, har Bestyrelsen anmodet Fællesrepræsentationen

for dansk Skibsfart om hos Marineministeriet at søge udvirket, at der indføres følgende Forbedringer vedrørende Belysningen og Afmærkningen af danske Farvande:

1. Ledefyr ved Løgstør,
2. Lysbøje paa Kirkegrunden Nord for Vejro,
3. Forbedring af Møens Fyr,
4. Belysning af den vestlige Indsejling til Svendborg Sund,
5. Forandring af Klokketønden ved Bøgestrømmen.

Betaling for Skibsbesigtelser og Antagelse af faste Besigtelsesmænd.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Som bekendt stammer Taksterne for Skibsbesigtelser fra saa langt tilbage som 1814; det er derfor ikke underligt, at de ikke mere er tidssvarende. Saa vidt jeg véd, skal der f. Eks. for en Besigtelse paa 4 Timer oppebæres 1 Daler og 8 Skilling, det er der jo ingen Mening i. I Tidens Løb er det ogsaa blevet saaledes, at ingen mere anerkender disse Takster; der bliver altid betalt mere, men der er ingen lovfæstet Ordning af, hvor meget der skal betales. Der er derfor heller ingen Grænse for, hvad Besigtelsesmænd kan forlange, og det burde der være. I Fjor fik vi her i Svendborg tilsendt fra Ministeriet et Forslag til Lov herom, udarbejdet af Navigationsdirektøren, og det samme er vist ogsaa tilsendt Marstal. Havnefoged Møller og jeg paatog os at se dette Forslag efter i Sømmene. Jeg har nu ikke det oprindelige Forslag hos mig, saa at jeg kan sammenligne det med det, som vi affattede, men jeg véd, at dets Takster var betydelig højere end Taksterne i vort. Man havde ikke taget tilstrækkeligt Hensyn til, om et Skib var stort eller lille, om det var under Havari o. s. v. I vor Indstilling til Navigationsdirektøren delte vi Besigtelserne i 4 Klasser, nemlig saaledes:

- A. Dampskibe af over 300 og Sejlskibe af over 400 Tons Brutto:
 For 1. Møde 30 Kr. pr. Mand, for hvert senere Møde 15 Kr. og for Lugebesigtelse 10 Kr.
 For 2. Møde 20 Kr. pr. Mand, for hvert senere Møde 10 Kr. og for Lugebesigtelse 10 Kr.
- B. Dampskibe af 100—300, og Sejlskibe af 150—400 Tons:
 For 1. Møde 20 Kr. pr. Mand, for hvert senere Møde 10 Kr. og for Lugebesigtelse 8 Kr.
 For 2. Møde 15 Kr. pr. Mand, for hvert senere Møde 8 Kr. og for Lugebesigtelse 8 Kr.
- C. Dampskibe af 50—100 og Sejlskibe af 80—150 Tons:
 For 1. Møde 15 Kr. pr. Mand, for hvert senere Møde 10 Kr. og for Lugebesigtelse 6 Kr.
 For 2. Møde 10 Kr. pr. Mand, for hvert senere Møde 6 Kr. og for Lugebesigtelse 6 Kr.
- D. Dampskibe af under 50 og Sejlskibe under 80 Tons:
 For 1. Møde 7 Kr. 50 Øre pr. Mand, for hvert senere Møde 5 Kr. og for Lugebesigtelse 3 Kr.
 For 2. Møde 5 Kr. pr. Mand, for hvert senere Møde 3 Kr. og for Lugebesigtelse 3 Kr.

Da der skal være 3 Mand til Stede ved hver Besigtelse, maa den nævnte Betaling for hvert Møde altsaa multipliceres med 3. Dertil kommer et Tillæg for Beskrivelsen af Forretningen. Jeg husker ikke hvor meget, vi satte det til, men maaske Havnefoged Møller kan sige os det? (Havnefoged Møller: Det var 10 Kr.). I vor Skrivelse anførte vi desuden, at de laveste af de af os foreslaaede Takster var højere end de Takster, der benyttes hos os, og ingen har dog forlangt mere, man har været godt tilfreds med det, man fik. Derimod er der en Mulighed for, at der fra Kjøbenhavns Side vil blive gjort Indvendinger mod Taksterne, gaende ud paa, at de er for lave for Kjøbenhavns Vedkommende.

Vi kan ikke indse, at de er for lave for Provinserne, her maa man vel kunne gøre det Arbejde billigere end i Kjøbenhavn. Samtidig anmodede vi Navigationsdirektøren om at gøre sin Indflydelse gældende for, at Gebyret for den retslige Udmeldelse af Besigtelsesmænd — hvilket Gebyr her i Svendborg er Kr. 10.72 — maatte bortfalde. For et stort Skib under Havari spiller de 10 Kr. og 72 Øre selvfølgelig ikke nogen Rolle, men der kommer jo mange smaa Skibe ind, som har haft daarligt Vejr og har faaet Ladningen beskadiget lidt, og som maa have Besigtelse for at sikre sig sin Ret. Naar nu Fragten for et saadant lille Skibs Vedkommende maaske ialt er 110—130 Kr., og den retslige Udnævnelse af Besigtelsesmændene koster c. 10 Kr., og hver af dem skal have 10 Kr., bliver der ikke meget tilbage. Dette Tillæg for Udmeldelsen er en Udgift, som forresten er dukket op for ikke ret længe siden. Det skal være en Byfoged i Helsingør, der er Ophavsmand til det; man maatte ønske, at han aldrig havde levet, saa havde vi maaske aldrig set det.

Dirigenten: Jeg maa paatale den Bemærkning.

Mægler A. Hansen: Jeg finder, at det var rimeligt, at man slap for dette lille Tillæg samtidig med, at man fik ny Takster, men dette Gebyr kan ikke afskaffes uden en Lovændring.

Dirigenten: De omtalte ændrede Takster kan overhovedet ikke gennemføres uden Lovændringer.

Det er blevet mig meddelt, at man ønsker at stille Forslag om en Resolution, som jeg skal oplæse:

»I Anledning af det af Justitsministeriet bebudede Forslag til Lov om Betalingen for Skibsbesigtelser med videre og Antagelsen af faste Besigtelsesmænd til Udførelse af saadanne, udtaler Generalforsamlingen, at de nu i Kjøbenhavn gældende Takster for Besigtelser ikke uden væsentlige Reduktioner bør overføres paa Provinserne, og at det paa mange smaa Pladser vil være vanskeligt eller endog umuligt at udpege kvalificerede Besigtelsesmænd udenfor de søkyndige Sørretsmedlemmers Kreds.

I Overensstemmelse hermed opfordrer Generalforsamlingen Bestyrelsen til at virke for, at der ved Taksternes Fastsættelse tages fornødent Hensyn til Provinsernes særlige Forhold, og at søkyndige Sørretsmedlemmer ikke ved den bebudede Lov afskæres fra at antages som faste Besigtelsesmænd.

Mægler A. Hansen: Paa de smaa Pladser, særlig omkring paa Bornholm, er der jo ikke saa mange søkyndige, og de søkyndige, der er, bliver udtaget til Sørretsmedlemmer. Derfor er det, Hr. Konsul Lund mener, at det skulde staa Retten frit for ogsaa at udnævne Sørretsmedlemmer til Besigtelsesmænd. Det er gerne de mest søkyndige, der bliver udpeget til Sørretsmedlemmer, saa i Reglen kan en saadan Forretning vanskeligt afvikles overfor Sørretten, naar der kun er to Sørretsmedlemmer, og de selv er Besigtelsesmænd. Paa Pladser som Svendborg gælder det selvfølgelig ikke, men det kan tænkes, at der paa mindre Pladser er akkurat saa mange søkyndige, at de kan udgøre Sørretten, men saa er der ingen til at foretage Besigtelsen. Det er for saadanne Tilfælde Skyld, at Konsul Lund mener, det vilde være heldigt, om Sørretsmedlemmer ikke var afskaarne fra at være Besigtelsesmænd.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Der var maaske et enkelt Punkt i det af Hr. Mægler Hansen fremstillede, der var lidt utydeligt, og som jeg derfor skal tillade mig at fremsætte et Par supplerende Bemærkninger om. Rundt omkring paa de mindre Pladser er der i Reglen 6—8 Mænd, der sidder i Sørretten. Grunden til, at det er saa mange, er den, at det ofte hænder, at en af dem

er Agent for et Assuranceselskab eller lignende — paa de smaa Pladser har man jo ofte flere Bibestillinger — (og som Følge deraf er inkompetent i den paagældende Sag). I Rønne er der f. Eks. 8 Mand i Sørretten, men af de otte fungerer kun to ad Gangen. I mange, smaa Byer lægger Sørretten saa at sige Beslag paa alt, hvad der heder Kundenskab om Søforhold, saa naar man skal have Besigtelsesmænd, bliver man nødt til at tage Mænd udenfor, som ikke er erfarne nok til at have med det Arbejde at gøre. Men hvis der nu ved Fastsættelsen af Taksterne for Besigtelser bliver bestemt, at Sørretsmedlemmer er udelukkede fra at være Besigtelsesmænd, kan det muligvis medføre, at Medlemmerne af Sørretten melder sig ud af den for eventuelt at kunne komme til at tjene lidt ved at være Besigtelsesmænd. Derfor mener vi, at det vilde være heldigst, om Sørretsmedlemmer ikke helt var udelukket fra at udnævnes til Besigtelsesmænd, men skulde kunne udnævnes dertil, naar de iøvrigt ikke havde med selve Sagen at gøre. Det har været paa Tale i Ministeriet, at Sørretsmedlemmer aldeles ikke skulde kunne være Besigtelsesmænd. Over for dette er det vor Hensigt at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, at det med en saadan Bestemmelse ofte vil være vanskeligt paa de mindre Pladser at faa kompetente Besigtelsesmænd.

Skoleinspektør Poulsen, Nordby: Det er allerede med Rette fremhævet, at det er urigtigt, at der skal betales saa højt et Gebyr for Udmeldelse af Besigtelsesmænd, og at dette Gebyr burde bortfalde, men det forekom mig, at den foreslaede Resolution ikke indeholdt noget derom.

Dirigenten: Nej, det gør den ikke, men maaske man ønsker at gøre en Tilføjelse derom. Resolutionen er jo egentlig en Henvendelse til Lovgivningsmagten, som fastsætter Retsgebyret for Udmeldelsen af Besigtelsesmændene og Betalingen til dem.

Hvis man ønsker det, kunde der gøres den Tilføjelse til Forslaget til Resolution: »samt at Gebyret for den retslige Udmeldelse af Besigtelsesmænd bortfalder eller dog nedsættes betydeligt.«

Følgende Resolution vedtoges derefter enstemmigt:

»I Anledning af det af Justitsministeriet bebudede Forslag til Lov om Betalingen for Skibsbesigtelser med videre og Antagelsen af faste Besigtelsesmænd til Udførelse af saadanne, udtaler Generalforsamlingen, at de nu i Kjøbenhavn gældende Takster for Besigtelser ikke uden væsentlige Reduktioner bør overføres paa Provinserne, og at det paa mange smaa Pladser vil være vanskeligt eller endog umuligt at udpege kvalificerede Besigtelsesmænd udenfor de søkyndige Sørretsmedlemmers Kreds.

I Overensstemmelse hermed opfordrer Generalforsamlingen Bestyrelsen til at virke for, at der ved Taksternes Fastsættelse tages fornødent Hensyn til Provinsernes særlige Forhold, og at søkyndige Sørretsmedlemmer ikke ved den bebudede Lov afskæres fra at antages som faste Besigtelsesmænd, samt at Gebyret for retslig Udmeldelse af Besigtelsesmænd helt bortfalder eller dog nedsættes betydeligt.« (Sluttes).

Fra Sø og Land.

Haavlen er blotter Strojken i Sverig. Et svensk Blad »Nya Tidningen« fremkommet med følgende Eksempel paa til hvilke Yderlighed, moderne, strojkeude Arbejdere gaar: Fornylig indkom til Göteborg en Kornlastet Damp, og Kaptajnen lod, paa Grund af Uvished med Forholdene, Fartøjet slæbe ind til Kajen af en blokeret Damp, og »Gustaf« paa Grund heraf vægrede Stuverarbejderne

sig ved at have noget at gøre med Kornlasten. Da imidlertid Lastemedtageren hverken tilhørte Rederforeningen eller svensk Arbejdsgiverforening, og »Gustaf« var lejet af Kaptajnen af ren Uvidenhed, lod Arbejderne Naade gaa for Ret, paa den Maade, at der intet skulde være til Hinder for at losse Skibets Last, dersom »Gustaf« trak Dampner ud igen, og en ikke blokeret Baad førte den ind til Kajen igen.

Hvilket derpaa skete.

Havarier og Forlis.

Burriana, Dpsk. af Glasgow, kom d. 12. ds. paa Grund paa Salthelmen, men er atter kommet flot med Assistance af Svitizers og indkommet hertil tilsyneladende ubeskadiget. Ladningen bestaar af Træ.

Vriendschap, Kuf af Groeningen, har paa Rejsen fra Karlshamn til Holtenau været paa Grund ved Albu Triller d. 11. ds., men kom med Assistance af Svitizers atter flot og blev assisteret ind til Nakskov.

Austa, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 14. ds. paa Rejsen fra Riga til Ghent med en Ladning Træ været i Kollision udfor Kjøbenhavns med S/S »Norman« af Aarhus. Begge Skibe indkom i stærkt beskadiget Tilstand hertil for foreløbig Reparation.

Dansborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 12. ds. ved Indsejlingen til Lübeck kollideret med en Kahn, ladet med Raajern. Denne maatte sættes paa Land for at undgaa at synke. »Dansborg« forblev ubeskadiget.

Lauritz, 3m. Skonnert af Marstal, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Nykjøbing, Sjælland, paa Grund i Svendborg Sund. Skibet, der kom paa Grund ved Højvande, stod temmelig fast, men, efter at en Del af Ladningen var løst, lykkedes det atter at komme flot, og da Skibet syntes ubeskadiget, fortsattes Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Moltke, tysk Dampskib, paa Rejse fra Seaham til Memel, fik d. 12. ds. Ild om Bord, da det befandt sig udfor Dragor. Skibet gik til Ankers ved Middelgrunden, hvortil Sprojtodampere »Grane« og Svitizers »Hertha« blev hidkaldt til Assistance. Efter at Ilden var slukket, blev Skibet assisteret ind paa Reden, hvor det mulig skal løse. Forrummet er fuldt af Vaud.

Laura, Skonnert af Frederikshavn, er paa Rejsen fra Warnemünde til Norge i Ballast indkommet til Frederikshavn d. 14. ds. med Tab af Klyverbom samt anden ovenbords Skade.

Merde, norsk Galease, er d. 14. ds. blevet indbragt til Frederikshavn fra Nordsoen; Skibet er stærkt læk; maa dokke for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Bugserdampere »Tyr«, bygget af Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri for Regning De forenede Bugsererselskaber, Kjøbenhavn, foretoges d. 14. Juli Provetur i Sundet, der i enhver Henseende ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 81'—0" langt i Hoveddækket, 21'—0" bredt og 11'—11¼" dybt i Rummet og forsynet med Compound-Maskine med Overflade-Kondensation paa 450 indicerede Hestes Kraft.

Galease »Christine« af Marstal, der maaler 28,40 Brutto Tons, 23,43 Netto Tons, er af Ejeren, Skibsforer Rasmus Eriksen Rasmussen af Marstal Landsogn solgt til Skibsf. N. P. Lund, Rudkjøbing, for 3,300 Kr.

Overtagelsen er sket, og Skibet skal fremtidig føre Navnet »Vera«.

(»Æro Avis«.)

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Eebjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlere.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Efterretninger for Søfarende*.)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Astenes S.- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Bjelkehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kobb længder (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.

1601. Fyrskibet »Østre-Flak« udlagt. Sømærket Østre-Flak V. inddraget. Kattegat. Den 9de Juli 1908 er Fyrskibet »Østre-Flak« udlagt paa Station, paa 56° 58', N. Br. 10° 53', Ø. Lgd.

Det viser hvidt Tre-Blink hver 1 Minut, Blink e. 3 Sek., Mørke e. 4½ Sek., Blink e. 3 Sek., Mørke e. 4½ Sek., Blink e. 3 Sek., Mørke e. 42 Sek.

Tuagsignal gives med Sirene, der hver 2 Minutter giver Tre-Stød, hvert Stød af e. 2 Sek. Varighed.

Samtidig er den hvide Stumpontoude med 3 nedadvendte Koste V. for Østre-Flak inddraget. (Kort Nr. 144, 211, 186 og 187. Danske Lods, Side 235. Fyr-Fort. Nr. 107. Søm.-Fort. Side 6.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1517 og 606. Kjøbenhavn 1906.)

1602. Tid- og Vindsignaler midlertidigt indstillet. Helsingør. Sundet. De daglige Tid- og Vindsignaler ved Helsingør gives ikke i e. 2 Uger fra den 20de Juli 1908.

1603. Sten fundet. Dragør Ø. Drogden. Sundet. En Sten med e. 6, m Vand er fundet i Drogden i Linien Middelgrund-Fort Fyr overet med Nordre-Rose Fyr, og i S. 74½° Ø. fra Dragør Havnefyr. Stenen vil blive nærmere undersøgt. (Kort Nr. 126, 127, 182 og 210. Danske Lods, Side 280.)

1604. Midlertidigt Tommerstillads. Lynetten N. Kjøbenhavn. Sundet. Om kort Tid opløses et midlertidigt Tommerstillads paa Grunden N. for Lynetten, inden for Bolkebyderens og S. for 12 Fods Løbet.

1605. Klokketønde udlagt. Søndre-Flint. Sundet. Den 10de Juli 1908 er Klokketønden »Søndre-Flint« udlagt.

1606. Grund afmærket. Videy N. Faraflooi. Island V.-Kyst. En rød Vager med rød Slæge og 2 opadvendte Koste er i e. 16 m Vand udlagt N. for 3, m Skæret N. for Videy, fra Videy Kirke i N. 16¼° V., 1975 m. 64° 10' N. Br. 21° 49' V. Lgd. (Kort Nr. 87, 198 og 213. Islandske Lods, Side 32.)

*) Reduktionsstabel 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.

79° Ø.; hvidt, fast Lys fra N. 79° Ø. gennem Ø. til S. 39° Ø. Linien N. 33½° Ø. gaar over Fyrskibet »Elbe IV«, N. 48° Ø. gaar 800 m V. om Baaketønde W med Kors ved Mittelgrund, N. 75° Ø. gaar over Fyrskibet »Elbe V«, og N. 75° Ø. gaar over sort Spidstønde Nr. 10. Flammens Højde: 38,7 m. Lysevonen: 19 Sm. og fra S. 87° V. gounem V. til N. 3° V., 21,5 Sm. Firkantet, e. 43 m højt Taarn med sort Tag. 53° 55' 1" N. Br. 9° 29' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1547. Kjøbenhavn 1908.)

1625. Lystønde udlagt. Bremerhaven Red. Weser. Paa Bremerhaven-Geestemunde Red er paa den inddragne Spirstønde D's Plads i 6 m Vand udlagt en rød Lystønde D, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser. 53° 32' 53" N. Br. 8° 33' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 685. Kjøbenhavn 1906.)

1626. Klokker borttages af Lystønder. Jade. I Innenjæde borttages Klokkerne af Lystønderne Nr. 13 og R2.

1627. Forandring i Afmærkning. Wester Ems. En rød Vager W D med W og Ballou som Topbetegnelse er udlagt i Wester Ems mellem de røde Vagere W C og W E. 53° 35' 32" N. Br. 6° 33' 11" Ø. Lgd. Topbetegnelsen paa rød Vager W E er aftaget.

1628. Lystønde ombyttes midlertidigt. Molengat. Zeegat van Texel. Fra den 27de Juli til 8de August 1908 ombyttes den sorte Lystønde i Molengat med en sort Kugletønde med Ballou. 52° 58', N. Br. 4° 43', Ø. Lgd.

1629. Skydeovelsler. Fort Harssens. Texel Red. I Juli 1908 afholdes Skydeovelsler fra Fort Harssens, hvorved der skydes over Texel Red i indtil 4,500 m fra Fortet. Naar der skydes, høyses rodt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., hvidt og sort NØ, sort Ø.

1630. Dybde. Noord Pampus. Zeegat van Goeree. I Noord Pampus er Dybden midt i Frvandet 6,4 m.

1631. Tønder flyttet. Rak van Scheelhoek. I Rak van Scheelhoek ligger Spidstønde Nr. 1 nu paa 51° 51' 33" N. Br. 4° 2' 9" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 2 paa 51° 50' 48" N. Br. 4° 2' 58" Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 1473. Kjøbenhavn 1908.)

1632. Farvand forandret. Afmærkning flyttet. Oost Hellegat. I Oost Hellegat er blevet dybere V. for Stumpontoudekanten, hvorfor følgende Tønder er flyttede saaledes: Spidstønde Nr. 4 til 51° 41' 27" N. Br. 4° 23' 28" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 5 til 51° 41' 52" N. Br. 4° 23' 34" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 6 til 51° 42' 4" N. Br. 4° 23' 31" Ø. Lgd. Stumpontoude Nr. 4 til 51° 41' 25" N. Br. 4° 23' 21" Ø. Lgd. Stumpontoude Nr. 5 til 51° 41' 42" N. Br. 4° 23' 19" Ø. Lgd. Stumpontoude Nr. 6 til 51° 41' 57" N. Br. 4° 23' 17" Ø. Lgd. Stumpontoude Nr. 7 til 51° 42' 13" N. Br. 4° 23' 22" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 7, som ligger paa 51° 42' 25" N. Br. 4° 23' 55" Ø. Lgd., har nu Nr. 8, og en Spidstønde Nr. 7 er udlagt paa 51° 42' 16" N. Br. 4° 23' 34" Ø. Lgd. I Oost Hellegat er Dybden midt i Farvandet nu 3,4 m.

1633. Ledefyr flyttet. Groenendijk. Wester Scheide. Groenendijk lave, faste Ledefyr er flyttet 27 m S. 18° Ø. hen. Lys et nu rodt fra ned ad S.-kysten til 40 m Ø. for Spidstønde Nr. 27, hvidt til tæt ved Lystønde Nr. 31, grønt til tæt ved Stumpontoude Nr. 32, hvidt til tæt ved Spidstønde Nr. 30, rødt over denne Tønde og op ad Floden, over Schor van Baalhoek. 51° 22', N. Br. 4° 2', Ø. Lgd. Holdt overet i S. 86° V. leder Fyrene langs Konijnenschor til Nauw van Bat.

1634. Forandring af Lystønder. Lynn Cut. The Weach. England. Omtrent den 15de Juni 1908 inddrages den sorte Lystønde Nr. 4, der viser hvidt, fast Lys, ved Indløbet til Lynn Cut. 52° 50', N. Br. 0° 19', Ø. Lgd. Lystønde Nr. 5, der ligger 9 Kbl S.-ligere, faar Nr. 4.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1635. Baake til Boring flyttet. Havre. Frankrig. Baaken til Boring paa Kysten S. for Havre er flyttet og staar nu 520 m fra Diget Saint-Jean. 49° 28' 38" N. Br. 0° 6' 55" Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1607. Fyrskibet »Svinhåden« ombyttes midlertidig. Sundet, Sverrig. Omtrout den 29de Juli 1908 omhyttes Fyrskibet »Svinhåden« for en Tid af 3 Måneder med Reservefyrskib Nr. 24, der er mærket »Reserv« og har en taarnfluegunde Fyrnust.

1608. Uddybningsarbejder. Vidsby Havn, Gotland. I Indløbet til Vidsby Havn foretages Uddybningsarbejder. Uddybningsmaskinen viser følgende Signaler: Et rødt Flag betyder, at Uddybningsmaskinen spærrer Løbet, en sort Ballon betyder, at den ligger N. og Ø. for Farvandet, to sorte Balloner, at den ligger S. og V. for Farvandet. En hvid Forøjende udlægges 1 Km VNV. for Fyret.

1609. Nyt Fyrskib »Storbroten« udlagt. Alands Distrikt. Botniske Bugt, Finland. Et nyt Fyrskib »Storbroten« er udlagt i Botniske Bugt. Skroget er rødt med »Storbroten« malet med hvidt paa begge Sider. Skibet har to Mastes, paa den agterste en rød Ballon, hvorunder vises tre røde Lanterner. Fyret vises fra den forreste Mast og er et hvidt Blinkfyrt, der hver 13 1/2 Sek. viser Tre-Blink. Blink 1/2 Sek. Mørke 1 Sek., Blink 1/2 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1/2 Sek., Mørke 10 Sek.

Flammens Højde: 12,5 m. Lysevnen 7,5 m. De røde Lanterners Højde 10,5 m, Lys-øvnene 7,5 m. Tangesignal gives med Sirene, hver 1 Minut to Stød, Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 7 Sek., Pause 49 Sek., det første Stød har en høj, det andet en dyb Tone. 60^o 25', N. Br. 19^o 10', Ø. Lgd.

1610. Rev afmærket. Björke, Esbo Vik, Finske Bugt. En rød og hvid Stage med to Koste er udsat ved et fra Björke Ø. Punt udslydende Rev.

1611. Havnefyrt tændt. Kronstadt. Rusland. Ved Indløbet til Kronstadt Lille Kofnarilhavn er tændt to Ledelyr, der holde øvret leder fra Nikolajev Ledelyr-Linje til den store Red. Paa Kanen i Mellemhavnen er tændt to Ledelyr, der holdt øvret leder fra Fyrinien, som dannes af de to forstærkede Ledelyr, til den lille Red. De to Far Ledelyr staar paa 59^o 59', N. Br. 29^o 45', Ø. Lgd., og 59^o 58', N. Br. 29^o 46', Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1612. Forestaaende Tænding af Fyr. Schepel, Karawaldai, Finske Bugt. Paa Øen Karawaldai skal tændes et Lyrfyrt, Schepel, der viser Tre-Lyn. Lys et hvidt fra N. 88^o V., et N. om Demnstein gennem N. til N. 85^o Ø., et N. om London Grund, rødt fra N. 88^o V., gennem V. til S. 35^o V. Flammens Højde: 27, m. 59^o 59' N. Br. 29^o 8', Ø. Lgd.

Naar Fyret tændes, inddrages Fyrskibet »London Grund« (Kort Nr. 155.)

1613. Fyrskibet »Neckmangrund« inddraget. Dagö. Fyrskibet »Neckmansgrund« er inddraget.

1614. Skydeøvelser. Pillau, Tyskland. Fra 16de Juli—5te August 1908 afholdes fra Kl. 8—12 P.m. Skydeøvelser ved Pillau, og den 4de August desuden fra Kl. 10—11 Em. Naar der skydes, hejses et rødt Flag paa Fyrtaarnet, og Havnen er da spærret for al Sejlads. Naar en Dag ikke skydes, hejses et hvidt Flag paa Fyrtaarnet.

1615. Due d'Albe til Deviationsundersøgelse. Pillau. I Pillau indre Havn staar en Due d'Albe til Deviationsundersøgelse. Fra Due d'Alben paaes Schwalbenberg Baake i N. 84 1/2^o Ø. og Balga Slot i S. 21 3/4^o Ø. Måvisningen 57 1/2^o. 54^o 38' 51" N. Br. 19^o 54' 36" Ø. Lgd.

1616. Skydeøvelser. Neufahrwasser. Indtil den 8de August 1908 afholdes Skydeøvelser ved Neufahrwasser fra Kl. 8 1/2 F.m. til Kl. 12 1/2 Em., og den 7de August fra Kl. 10—12 om Natten. Naar der skydes, hejses en sort Ballon paa Signalmasten ved Lodsluset i Neufahrwasser, og man maa da ikke komme Fyrtaarnet i Neufahrwasser nærre end 6 Sm. En Lodslusmpyr krydses uden for Skindvidde.

1617. Vrag i Østersøen. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin den 13te Juli 1908. 54^o 35', N. Br. 14^o 29', Ø. Lgd. Drivende Vrag med Masken over Vandet.

1618. Sanket Vrag. Fyrskibet »Gabelstach« Ø. Kieler Bugt. Forcren af Dampskibet »Ella« rapporterer den 12te Juli 1908 at have passeret Vraget af en

tre-masted Skonnert med Toppe over Vandet, 5 å 6 Sm Ø. t. N. 1/2 N. fra Fløjfonden uden for Kieler Fjord.

II. Kattegat og Skagerrak.

1619. Aftærkning. Albrektsund Kanal, Marstrand, Sverrig. I Albrektsund Kanal udlægges om kort Tid en rød Boje med Koste paa 37^o 52' 48" N. Br. 11^o 36' 58" Ø. Lgd., og en sort Boje paa 57^o 52' 27" N. Br. 11^o 38' 6" Ø. Lgd.

1620. Skydeøvelser. Oddereen, Øsafjorden, Norge. Udenrigsministeriet meddelte:

Fra den 13de til den 22de Juli 1908 afholdes Skydeøvelser fra Oddereen og Gledønden samt over Øsafjorden mod fast eller sløbet Skive. Skibsførere advares mod at komme Skudfeltet nærre end nedvendigt.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1621. Lødsrud taget i Nordsøen. Det danske Opmaalingskib ved Island har den 30te Maj 1908 taget følgende Lødskrudrække over Nordsøen:

58 ^o 31', N. Br.	3 ^o 53' Ø. Lgd.	Djylde 184 m.	Bundart: Fint, sort Sand.
38 ^o 34', "	3 ^o 36', "	—	Groft Sand.
38 ^o 38', "	3 ^o 19', "	—	—
58 ^o 41', "	3 ^o 2', "	—	Grus.
58 ^o 45', "	2 ^o 44', "	—	—
58 ^o 48', "	2 ^o 26', "	—	Fint Sand.
58 ^o 52', "	2 ^o 8', "	—	—
58 ^o 55', "	1 ^o 50', "	—	Fint, lyst Sand.
58 ^o 58', "	1 ^o 32', "	—	—
59 ^o 3', "	1 ^o 12', "	—	Fint Sand.
59 ^o 7', "	0 ^o 34', "	—	—
59 ^o 11', "	0 ^o 37', "	—	—
59 ^o 15', "	0 ^o 19', "	—	—
59 ^o 18', "	0 ^o 2', "	—	—
59 ^o 23', "	0 ^o 16', V. Lgd.	—	—
59 ^o 27', "	0 ^o 34', "	—	—
59 ^o 31', "	0 ^o 53', "	—	—
59 ^o 36', "	1 ^o 9', "	—	Groft Sand.

(Kort Nr. 179.)

1622. Fyrs Lysvinkler. Düneninsel, Helgoland, Tyskland. Paa Düneninsel lysr Fyrene saaledes:

Fyret paa N.-Banken fra N. 63 1/2^o V. til N. 47^o V., e. 60 m S. om Tønde I, fra N. 76^o Ø. til N. 88^o Ø. over Loreley Bank, og fra S. 62^o V. til S. 80^o V. over Vraget af »Bundaneira«.

Fyret paa Ø.-Banken fra N. 50^o V., e. 60 m N. om Tønde B, til N. 40^o V., og fra S. 11^o V. til S. 48^o V.

Fyret paa V.-Banken fra S. 13^o V. til S. 41 1/2^o V.

Den sorte Spidstønde Nr. 2 i N.-Havnen er atter udlagt. 54^o 11' 33" N. Br. 7^o 53' 49" Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 1546, Kjøbenhavn 1908.)

1623. Grunde Steder. Falsches Tief, Eibon. I Falsches Tief er fundet Steder med 1^o m Vand 500 m V. for og 300 m S. for Anduvningstønden, som ligger paa 54^o 4' 3" N. Br. 8^o 33' 45" Ø. Lgd.

1624. Fyrs Karakterer. Neuwerk, Eibon. Naar Neuwerk Fyr atter tændes, vil det vise: Hvidt, fast Lys fra S. 17^o Ø. gennem S., V. og N. til N. 33 1/2^o Ø.; hvidt El-Blink hver 3 Sek.; Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., fra N. 33 1/2^o Ø. til N. 48^o Ø.; hvidt Lys med Tre-Fornørkelser hver 12 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., fra N. 48^o Ø. til N. 75^o Ø.; hvidt Lys med En-Fornørkelser hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., fra N. 75^o Ø. til N.

1636. Fortøjende inddraget, Dover Harbour, England. I Dover Harbour er Fortøjenden, som ligger 564 m S. 25° Ø. fra Temporary Pier Hoved, inddraget. 51° 7' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

1637. Uddykning, East Ship Channel, Portland Harbour. I East Ship Channel skal foretages Uddykning. Naar Dykkere arbejder, vises et rødt Flag paa S.-Hovedet paa Northeastern Breakwater og fra Dykkerforløjet, og Løbet skal da besesjes med den største Forsigtighed. Northeastern Breakwater S.-Hoved: 50° 35' N. Br. 2° 25' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1638. Tender udlagt, Ria de Arosa, Spanien. Den 30te Juni 1908 udlægges i Ria de Arosa følgende Tender: En sort Spidstønde med Cylinder ved Bajo de Sinel de Castro, en sort Spidstønde med Cylinder ved Bajo de Findlay, og en rød Klokketønde ved Bajo de Ter. De to første skal holdes om Bagbord, den sidste om Styrbord for Indgaende.

1639. Lystøndes Beliggenhed, Ria de Ares. Lystønden ved Grunden Miranda viser rødt, fast Lys og ligger SV. for Grunden i 17 m Vand, fra Hercules Fyr i N. 75° Ø. og fra Priorino Fyr i S. 43° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494. Kjøbenhavn 1908.)

1640. Tønde til Kapsejls udlagt, Boston Bay, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. En hvid Spiritønde med sort Bur, Race Buoy, er udlagt i Boston Bay, fra Eastern Point Fyr i S. 1° V. og fra The Graves Fyr i N. 63° Ø.

1641. Lystønde flyttet, Great Round Shoal, Nantucket Sound, Massachusetts. Great Round Shoal Southeast Lystønde Nr. 6 er flyttet og ligger nu 3/4 Sm N. 67 1/2 Ø. fra Fyrskibet »Great Round Shoal« og 9/16 Sm N. 76 3/4 Ø. fra Nantucket (Great Point) Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1030. Kjøbenhavn 1908.)

1642. Klokketønde ombyttet med Lystønde, Common Fence Point Shoal, Mount Hope Bay, Rhode Island. Klokketønden ved N.-Enden af Common Fence Point Shoal er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 2, der viser rødt, fast Lys. Om Vinteren ombyttes Lystønden med en rød Spiritønde Nr. 2.

1643. Lys- og Fløjteønde atter udlagt til Forsøg, Chesapeake Bay, Virginia. Lys- og Fløjteønden er atter udlagt til Forsøg 8 1/2 Sm S. 65 3/4 Ø. fra Cape Henry Fyr. Den ligger i 16 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 89. Kjøbenhavn 1908.)

1644. Fyr tændt, Chowan River, Albemarle Sound, North Carolina. Omtrent den 1ste Juli 1908 tændes et hvidt, fast Fyr paa Ø.-Siden af Løbet i Chowan River, tæt S. for Woodburys Pier og 3/4 Sm S. 41° V. fra Holiday Island S.-Ende. Det staar i 3 m Vand. Samtidig tændes et hvidt, fast Fyr paa Ø.-Siden af Løbet i Chowan River, 550 m S. 86° V. fra Holiday Island N.-Ende. Det staar i 2 m Vand.

1645. Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde, Frying Pan Shoal, North Carolina. Omtrent den 15de August 1908 ombyttes Frying Pan Shoal Klokketønde F.P. permanente med en lodret stribet, cylindrisk Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærker hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek.

1646. Tænding af Fyr, Wappoo Creek, Ashley River, Charleston Harbor, South Carolina. Omtrent den 15de Juli 1908 tændes et rødt, fast Fyr paa en Baake med rødt Topmærke, mærket 2, paa Yderkanten af Grunden paa N.-Siden af Indløbet til Wappoo Creek, V.-Siden af Ashley River. Flammens Højde: 3,4 m. 32° 46' 24" N. Br. 79° 57' 0" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaliske-Hav.

1647. Baake borttaget, West Bank, Mobile Bay, Alabama, Forenede Stater i Nord-Amerika. West Bank Baake, paa V.-Siden af Løbet i Indløbet til Mobile Bay, er permanent borttaget.

1648. Dybde, Mobile Bay, Alabama. Iblige Meddelelse fra Udenrigsministeriet er det nu i Mobile tilladt Skibe at laste for Udgaaende til G.-m, og efter Havnesterens Skon til G.-m.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 16./7.) Adolph, Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 9./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 10./7. til Bona. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 13./7. — Anglo Danø, Wiencke, ank. Riga 14./7. — A. N. Hansen, Paaske, afg. St. Petersborg 15./7. til Kjøbenhavn. — Antwerpen, Madsen, afg. Kjøbenhavn 15./7. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Arno, Strubberg, pass. Quessant 15./7. for Oneglia. — Aurora, Fischer, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunshüttel 13./7. for Riga. — Beira, Lunge, ank. Nådendal 15./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 14./7. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Malaga 14./7. — Christian IX, Holm, afg. Kjøbenhavn 16./7. til London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Petersborg 14./7. — Douro, Mortensen, afg. Stockholm 10./7. til Operto. — Ellen, Østenson, ank. Norre Sundby 15./7. — Florida, Andersen, afg. Hull 26./6. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Garonne, Kromann, ank. Frederikshavn 14./7. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 9./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kjøbenhavn 16./7. til Kristiania. — Hengest, Munch, ank. Riga 16./7. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 13./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. St. Petersborg 13./7. — Jolantha, Simonsen, afg. London 15./7. til Antwerpen. — Karin, Rübberg, afg. Liverpool 13./7. til Swansea. — Kasan, Hansen, pass. Heltenau 14./7. til Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 15./7. — Kiev, Jørgensen, ank. Bodeaux 10./7. — Kursk, Gomesen, pass. Brunshüttel 15./7. for Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 14./7. til Windau. — Loire, Craignon, ank. Havre 15./7. — Louise, Kruse, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Louisiana, Ørsted, dokker i Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lissabon 11./7. til Kjøbenhavn. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Moskø, Meldahl, ank. Kongsbjerg 13./7. — Nicolai II, ank. Smyrna 14./7. — Nordjylland, Kragh, ank. Antwerpen 13./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 15./7. — Omsk, Jonsen, pass. Skagen 13./7. for Hull. — Oscar II, Hempel, oplagt Kjøbenhavn. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Baltimore 13./7. — Perm, Christensen, ank. London 15./7. — Pregel, Harder, ank. Antwerpen 9./7. — Rogaland, Wiese, afg. Stettin 10./7. til Manchester. — Saga, Wiberg, ank.

Riga 10./7. — Saxo, Kylesbech, ank. Antwerpen 5./7. — Seine, Dumpt, ank. Petersborg 14./7. — Texas, Lissner, ank. Kjøbenhavn 5./7. — Tiber, Beck, afg. Messina 11./7. til Kjøbenhavn. — Tyr, Thuning, ank. Windau 16./7. — United States, Wulff, afg. New York 9./7. til Kristianssand. — Valdemar, Johnson, afg. Norkøping 15./7. til Stockholm. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Riga 16./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. St. Johan 21./6. — Michail Ontchoukoff, Hurboe, ank. Kronstadt 13./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Boston 14./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Ayr 10./7. til Archangel. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Newmills 2./7. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Bona 13./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Methil 9./7. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ank. Kronstadt 10./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Pernau 14./7. til Libau.

Vesterhavet. Inger, Larsen, ank. Ystad 13./7. — Johanne, Thøgersen, pass. Hanstholm 14./7. til Newport. — Karla, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 13./7. til Halla. — Cito, Jepsen, afg. Alicante 13./7. til Marseille. — Napoli, Brinch, ank. Cardiff 10./7. — Bodil, Uldall, pass. Quessant 14./7. til Llanely. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 10./7. til Brest. — Norma, K. M. Nielsen, ank. Esbjerg 12./7. — Alfa, Lauritsen, pass. Helsingør 13./7. til Vigo. — Niobe, Jessen, pass. Helsingør 14./7. til Bordeaux. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Hernesund 9./7. — Nautik, N. Nielsen, ank. Helsingør 10./7. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 9./7. til Santander. — Nexos, Busse, pass. Deal 13./7. til Grimsby. — Ellen, Hansen, afg. Hartlepool 11./7. til Riga. — Fylla, Christensen, ank. Kronstadt 13./7. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 11./7. til Sevilla. — Hebe, Gregersen, ank. Blyth 11./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Burntisland 15./7. til Aarhus. — London, Bon, ank. Reval 10./7. — Paris, Tholander, afg. Ny Karleby 12./7. til Velzen. — Bryssel, Kaas, afg. Uleåborg 9./7. til Reuen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 8./7. — Wien, Bock-Hansen, afg. Malmo 12./7. til Kristinestad. — Roma, v. Thun, afg. Velzen 14./7. til Dunston.

(Fortsættes Side 363.)

1649. Telegrafstønde udlagt. Puerto Real Indløb. Laguna de Terminos. Gampeche. En sort Spidsstønde med Stage og Cylinder, mærket »Gable«, er udlagt i det 6-lige eller Puerto Real Indløb til Laguna de Terminos, 10¹/₂ Kbl N. 88° Ø. fra Carmen NØ-Pynt. Tønden afmærker Telegrafkablet. 18° 47', N. Br. 91° 31', V. Lgtl.

1650. Telegrafstønder udlagt. Laguna de Terminos V-lige Indløb. Gampeche. Ved Telegrafkablet mellem Villa de Laguna de Terminos eller Carmen og Sagatal Point er følgende Tønder udlagt: En rød Spidsstønde Nr. 6, med Stage og Cylinder, mærket »Gable«, 11 Kbl S. 11° V. fra Market House. En sort Spidsstønde Nr. 9 med Stage og Cylinder, mærket »Gable«, 8 Kbl S. 47° Ø. fra Market House. En sort Spidsstønde Nr. 11, med Stage og Cylinder, mærket »Gable«, 8 Kbl S. 55° Ø. fra Market House. Market House: 18° 38', N. Br. 91° 51' V. Lgtl.

1651. Tønder udlagt. Ascension Bay. Yucatan. I Ascension Bay er følgende Tønder udlagt: En sort Spidsstønde Nr. 1 med Stage og Cylinder, 3^o Sm S. 52° Ø. fra Allen Point Fyr. En sort Spidsstønde Nr. 3 med Stage og Cylinder, 3^o Sm S. 34° Ø. fra Allen Point Fyr. En sort Spidsstønde Nr. 5 med Stage og Cylinder, 3 Sm S. 4° V. fra Allen Point Fyr. En rød Spidsstønde Nr. 2 med Stage og Kegle med Spidsen opad, 2^o Sm S. 28° Ø. fra Allen Point Fyr. En rød Spidsstønde Nr. 4 med Stage og Kegle med Spidsen opad, 2^o Sm S. 19° Ø. fra Allen Point Fyr. En rød Spidsstønde Nr. 6 med Stage og Kegle med Spidsen opad, 3^o Sm S. 37° V. fra Allen Point Fyr. En rød Spidsstønde Nr. 8 med Stage og Kegle med Spidsen opad, 4^o Sm S. 47° V. fra Allen Point Fyr. En rød Spidsstønde Nr. 10 med Stage og Kegle med Spidsen opad, 4^o Sm S. 63° V. fra Allen Point Fyr. Allen Point Fyr: 19° 47' N. Br. 87° 29' V. Lgtl.

1652. Fyr midlertidig slukket. San Pedro de Macoris. San Domingo S-Kyst. Det faste Fyr paa Isleta, San Pedro de Macoris, er midlertidig slukket. 18° 25' N. Br. 69° 20' V. Lgtl.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1653. Grund rapporteret. Para. River Para. Brasilien. En 5 m Stengrund er rapporteret i Adgangen til Para, 11¹/₂ Kbl S. 18° V. fra Chango Virado Fyr, og i N. 89° V. fra Musquerio Point Pier. 1° 10' S. Br. 48° 29' V. Lgtl.

1654. Lytondes Karakter. Rio Grande do Sul. Lys- og Klokketønden Espera ved Indløbet til Rio Grande do Sul ligger i 11 m Vand, c. 2 Sm fra Barren, i S. 4° V. fra Fyrel. Den viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek. Synsviddens: 8 Sm. 32° 19' 50" S. Br. 52° 5' 0" V. Lgtl.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1655. Tønder Plads. Secco Vivara. Ischia—Procida. Italien. Lystønden ved Secco Vivara, i Løbet mellem Ischia og Procida, ligger 1,000 m N. 80° V. fra Pynt Alaca, som er Øen Vivara V.-Pynt.

1656. Tønde forandret. Porto di Augusta. Sicilien Ø-Kyst. Tønden ved S-Enden af Secco di Torre Avolos, til højre ved Indsejlingen til Porto di Augusta, er ombygget med en sort, spids Klokketønde.

1657. Tønde forandret. Secca Missipezza. Otranto. Italien Ø-Kyst. Klokketønden ved Secca Missipezza er ombygget med en rød Spidsstønde med en sort og hvid vandret stribe Cylinder.

1658. Fyrskib ombygget med Lystønde. Golf von Triest. Østerrig-Ungarn. Fyrskibet, som ligger udfor Pynt Rome i S. 52° V. fra Sottile Fyr, er ombygget med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser. 45° 36', N. Br. 13° 44', Ø. Lgtl. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 440. Kjøbenhavn 1908.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

1659. Fyrs Lysvinkler forandret. Alawal. Mossel Bay. Cape Colony. Afrika. Alawal Fyr, paa Hovedet af Alingebroen, viser nu rødt Lys Ø. for N. 8° Ø. og grønt Lys V. for N. 8° Ø. over Ankerpladsen. 34° 11' S. Br. 22° 9' Ø. Lgtl.

1660. Signalstation oprettet. Oronjia. Baie de Diego Suarez. Madagascar NØ-Kyst. En Signalstation, der udveksler Signaler efter det internationale Signalsystem, er oprettet ved Oronjia, ved Indløbet til Baie de Diego Suarez. Dens Kendingssignal er A M D U.

1661. Forestaaende Forandring af Fyr. Manora. Karachi. Fortjien V-Kyst. I Midten af Januar 1909 forandres Manora Point hvide, faste Fyr til et hvidt Lys-fyr, der hver 7¹/₂ Sek. viser Et-Lyn. Lyn 7¹/₁₀ Sek. Mørke 7¹/₁₀ Sek. Flammens Højde: 45, m. Synsviddens: 18 Sm. 37, m. høj Taarn. 24° 47', N. Br. 66° 38', Ø. Lgtl.

Under Forandringen trædes paa Taarnets Galleri et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 54° Ø. gennem S. til N. 54° V. Flammens Højde 42', m.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

1662. Sten funden. Eiland Lepar Ø-Kyst. Gaspar Straten. En Sten, der med Lavvandet, falder for, er fundet paa det Ø-lige Kystrev ved Eiland Lepar, i Maces-fjeldstræt. 2° 59' S. Br. 106° 55' Ø. Lgtl.

1663. Lystønde inddraget. Sembilanggeul. Atoehaai. Sumatra Ø-Kyst. I Sembilanggeul er Tønden med en rød Lanterne, 1^o Sm N. 66° Ø. fra den hvide Lystønde Nr. 2, inddraget.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny; Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tiltag.

Korts Nr.	Spanien:
253	La ruda de Rabat y Sale.
259 A	La ruda de Rabat y Sale.
	Japan:
336	Approaches to Northern Portion of Nain Group. Pris: 0,65 yen.
298	Plans in Aitwa Wan. Pris: 0,35 yen.
33	Soya Kaikyo (La Perouse Strait) with Aitwa Wan. Pris: 0,65 yen.

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet.

I Næstherne fra den 28.—31. Juli, den 5.—6. August og den 11.—13. August d. A., samtlige Datoer inklusive, afholdes fra Mørkets Frembrud til Kl. 2 Pm. Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses mod Nord af Sjællands Sydskyst, mod Vest af en Linie gennem Vageren paa Kirkegrund i relv. Nord-Syd, mod Syd af en Linie gennem Knudshoved Vestpynt imod relv. Vest, mod Øst af en Linie gennem Knudshoved Vestpynt imod relv. Nord. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys. Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saalænge de elektriske Søgelys ere i virksomhed.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 16. Juli 1908.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Palermo 13./7. — Russia, Paulsen, ank. Riga 10./7. — Carl Hecksher, Starck, afg. Wiborg 14./7. — Dania, Pedersen, afg. Rotterdam 11./7. — Normannii, Erichsen, afg. Wiborg 11./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 12./7. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 3./7. — Livona, Skov, ank. Petersborg 13./7.

Bstersøen. Cimbria, Paulsen, afg. Kjøbenhavn 27./6. — Patria, Dam Larsen, ank. Stettin 9./7. — Gratia, Sorensen, afg. Carloforte 8./7. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 1./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 10./7. — Gallia, Nielsen, afg. Kronstadt 10./7. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Kronstadt 14./7. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 9./7. — Kontonia, Rasmussen, ank. Algier 11./7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Aarhus 12./7. — Granaria, Jespersen, afg. Kjøbenhavn 6./7. — Carbonia, Mathiesen, afg. Methil 11./7. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 11./7.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Sveudborg 12./7. — Sclandia, Troensegaard, afg. Antwerpen 14./7. — Scalia, Jensen, ank. Gravesend 14./7. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 8./7. — Boscia, Skovgaard, ank. Grinsby 12./7.

Ocean. Philadelphia, afg. Agua Amorgo 2./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Methil 12./7. — Brattingborg, Suenson, afg. Kasko 12./7. til Cardiff. — Flynderborg, Larsen, ank. Riga 12./7. — Fredensborg, Fischer, ank. Rouen 13./7. — Frederiksborg, Larsen, afg. Jacobstad 11./7. til Cardiff. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Karleby 6./7. til Cardiff. — Kronborg, Jensen, afg. Stettin 13./7. til Kemi. — Rosenborg, Schultz, afg. Riga 12./7. til Ghent. — Skanderborg, Jensen, ank. Brahestad 15./7. — Stegelborg, Albertsen, afg. Wiborg 13./7. til Hull. — Stjerneborg, Jorgensen, afg. Libau 10./7. til Ghent. — Soborg, Hansen, ank. Calais 8./7. — Uranienborg, Schmidt, afg. Huelva 11./7. til Stettin.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Orbech, ank. Liverpool 15./7. — Marselisborg, Rohde, ank. Neapel 10./7. — Silkeborg, Pedersen, afg. Stettin 14./7. til Ripola. — Skodsborg, Schmidt, ank. West Hartlepool 12./7. — Tuborg, Agerlin, afg. Blyth 14./7. til Lübeck. — Ulfsborg, Mollerup, ank. Bona 11./7. — Vordingborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 14./7. til Riga.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — Dansborg, Kühl, ank. Herrewick 12./7. — Jægersborg, Larsen, ank. Wiborg 13./7. — Kalundborg, Nielsen, afg. Gibraltar 14./7. til Huelva. — Taarnborg, Matzen, afg. Hull 15./7. til Reval.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Leith 11./7. til Libau.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 13./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Ghent 10./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Dunkerque 10./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Moller ank. Hull 10./7.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Blyth 13./7. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Howden-Dock 3./7. — Martha, Christensen, ank. Neufahrwasser 15./7. — Elna, Rathje, afg. Antwerpen 15./7. — Therese, Pedersen, afg. Frederikshavn 10./7. — Simone, Møller, ank. Rouen 8./7. — Jeanne, Løffler, ank. Swinemünde 14./7. — Daisy, Lagesen, afg. Howden-Dock 13./7. — Vera, Riso, ank. Memel. 14./7.

Det ostasiatiske Kompagni. Samui, de Fine Licht, ank. Bangkok 11./7. — Bintang, Gabe, afg. Perim 10./7. til Singapore. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Middlesbrough 14./7. til Antwerpen. — Sibirien, Madsen, afg. Perim 13./7. til Suez. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 22./6. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Siam, Cortsen, ank. Suez 14./7. — Cambodia, Kundsen, ank. Suez 14./7. — Cathay, Thomsen, afg. Suez 12./7. til Colombo.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 3./7. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, ank. Rotterdam 15./7. — St. Jau, Ingemann, afg. St. Kitts 11./7. til Havre.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kotka 14./7. — Helene, Sorensen, ank. Blyth 13./7. — Agnete, Petersen, ank. Blyth 13./7. — Hermia, Hansen, afg. Norrsundet 7./7. — Alice, Schultz, afg. Riga 11./7.

Svendson & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 15./7. for nord. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Helsingør 14./7. — T. M. Werner, Hansen, ank. Jacobstad 14./7. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Kjøbenhavn 14./7. — Ajax, Brorsen, ank. Hull 9./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Aalborg 12./7. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Frederikshavn 11./7. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Rouen 12./7. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Sundsvall 10./7. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Swinomünde 14./7.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brauth, afg. Burnt-island 6./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Neder Kalix 12./7.

Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Kronstadt 14./7. — Urania, Clausen, ank. Windau 8./7. — Svend, Schmidt, ank. Helsingborg 27./6. — Nordland, Petersen, afg. Kjøbenhavn 12./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 14./7. — England, Andersen, ank. Seaham Harbour 12./7. — Holland, Poulsen, ank. Halmstad 11./7. — Rusland, Madsen, afg. Räsö 13./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Amsterdam 7./7. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 13./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Stockholm 9./7. — Europa, Hansen, afg. Archangel 8./7. — Tyskland, Dastrup, ank. Graugemouth 14./7. — Frankrig, Friis, ank. Ghent 11./7. — Belgien, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 12./7.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 15./7. til Ghent. — Vera, Thing, afg. Libau 11./7. til London. — Freja, Nielsen, ank. Littlehampton 13./7. — Herta, Rasmussen, ank. Riga 15./7.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Kronstadt 10./7. til London. — Allan, Nielsen, afg. Boness 14./7. til Aarhus.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Riga 9./7. — Ingrid, Winther, ank. Riga 11./7. — Karen, Eriksen, pass. Helsingør 14./7. for Rotterdam.

Dania. Lilly, Skou, ank. Milford 13./7. — Alexy, Lorentzen, afg. St. Petersburg 13./7. til Stettin. — Dagny, Sorensen, pass. Kjøbenhavn 15./7. for Newhaveu. — Mary, Clausen, ank. Blyth 8./7.

Æro. Energi, Svane, ank. Swansea 12./7.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Mørder, Mork, ank. Hamburg 4./7. — Vilhelmine, Lanridsen, ank. Falmouth 6./7. — Sorine, Andersen, ank. London 10./7.

Rønne. Prøven, er ank. Swinemünde. — Hermod, Gronval, er ank. Holtenau. — Sigurd, er ank. Kalmar. — Luarentine, Emilie, er ank. Karrebæksmiude 11./7. — Vesel, ank. Fakse 10./7. — Gudmund, er ank. Brevik. — Amalie, er ank. Karrebæksmiude. — Oline Dahl, er ank. Kjøbenhavn. — John Hintze, er ank. Kjøbenhavn.

Sveudborg. Zampa, Jensen, ank. Altona 6./7. — Flora, Sorensen, ank. Kjøbenhavns Red 6./7. — Kathrine, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 7./7. — Dannebrog, Clausen, ank. Danzig 7./7. — Britannia, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 8./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 9./7. — Kirstine, Gommesen, ank. Tonsberg 6./7. — Confidence, Mauritzen, er ank. Leleå. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Antwerpen 9./7. — Ariel, Ravnemose, ank. Chatham 9./7. — Asta, Bom, ank. Altona 8./7. — Niels, Nielsen, ank. Stockton 9./7. — Gaa, Petersen, ank. Seville 10./7. — Freir, Brandt, ank. Præsto 10./7. — Lindhardt, Madsen, ank. Umeå 11./7. — Concordia, Henriksen, ank. Dysart 11./7. — Zampa, Petersen, ank. Sundsvall 11./7. — Laura, Petersen, ank. Boness 11./7. — Olga, Rasmussen, ank. Gefte 13./7. — Magnet, Gommesen, ank. St. Petersburg 12./7. — Noah, Jorgensen, ank. Sødertelje 12./7. — Salon, Rasch, ank. Dunkerque 11./7. — Slesvig, Hoffmann, ank. Libau 11./7. — Valdemar, Andreasen, ank. Uleåborg 10./7. — Lauritz, Dam, ank. Boness 11./7. — Elise, Andreasen, ank. Klintebjerg 12./7. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. London 12./7. — Union, Olsen, ank. Rochester 11./7. — Kathrine, Hansen, ank. Gustafsberg 12./7. — Apollo, Nielsen, ank. Sikeå 13./7. — Guldborg, Jorgensen, ank. Drøbak 12./7. — Standard, Rasmussen, ank. Neder Kalix 13./7. — Najadan, Rasmussen, ank. Brockestad 14./7. — Severine, Hansen, ank. Karlshamn 13./7. — J. Lotz, Hansen, ank. Gefte 14./7. — Urda, Pilegaard, ank. Drøbak 12./7. — Freja, Jensen, ank. Hellerup 15./7. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Helsingør 14./7. — Delos, Andersen, ank. Neder Kalix 14./7. — Erhardt, Larsen, ank. Sundsvall 14./7. — Rota, Olsen, ank. St. Petersburg 14./7. — Casper, Hansen, ank. Ørnskjoldsvig 14./7.

Æro. Heimdal, Eriksen, ank. Frederiksstad 13./7. — Amalia, Andersen, ank. Frederiksværn 11./7. — Thea, Friis, ank. Boness 11./7. — Mariane, Andersen, ank. Laugesund 11./7. — Viking, Weber, ank. Langesund 11./7. — Emilie, Friis, ank. Methil 15./7. — Mette, Andersen, ank. Thorshavn 11./7. — Mary, Andersen, ank. Travemünde 12./7. — Fredensborg, Kisby, ank. Falmouth 12./7. f. O. — Æro, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 10./7. p. R. t. Shoreham. — Esther, Fabricius, ank. Kjøbenhavns Red 13./7. p. R. t. St. Petersburg. — Anne, Jorgensen, ank. Kjøbenhavn 10./7. — Valborg, Johansen, ank. Dunkerque 13./7. — Ellen, Hansen, ank. Marstal 13./7. — Hansigne, Clausen, er ank. Maracaibo. — Malfridur, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Kirstine, Rasmussen, ank. Holtenau 13./7. — Hekla, Hermansen, ank. Leith 14./7. — Niels, Caspersen, ank. Kemi 15./7. — H. P. Petersen, Christensen, ank. Kristiansund 15./7. — Diana, Hansen, ank. Kristiania 13./7. — Kodan, Hansen, ank. Santos 14./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Fra So og Lond. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velmag.
Fans hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

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,
Carlbøttermann, Kjøbenhavn.

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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

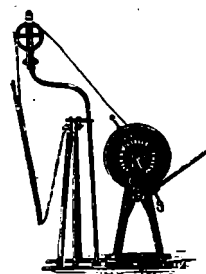
for Benzin og Petroleum, er i Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agentorer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Lodeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 21. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.



Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

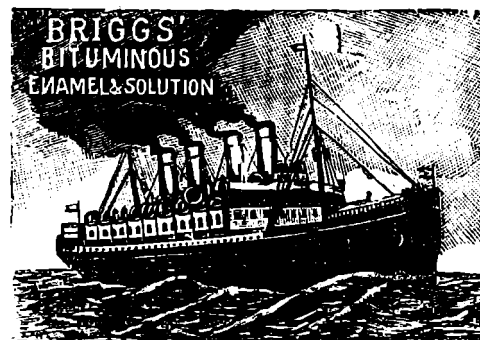
Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON



Emallen

paalægges varm — i den tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtigt Tøring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasteram, Bankers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinssbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbtilbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaset fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Cadenius & Grahn
Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Gaver til Sømandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Forstædernes  **Brolfabriker**
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 10-11
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 9-3

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

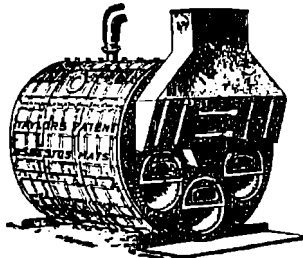
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.

Forlang vort Illustrerede Katalog.

Fabriks  Mærke.
F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
KJØBENHAVN.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendsborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.
Dynkarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnagade 37, Nakskov.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Frederik Hansen

Skive.
Skibsproviantering.

PAUL SØRENSEN EFT.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Kolonial- og Skibshandel

Sø- og Herreekviperingsforretn.
Begrundet paa Sygdom kan
en af ovenstaaende i god
Drift værende Forretninger
faas til Overtagelse straks
eller senere paa billige Vil-
kaar. Ekviperingsforretningen
egner sig særlig for en Skipper,
der vil ophøre med at sejle.
Henvendelse til

J. Vestergaard
Middelfart.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Janus Andersen

Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havest til Salg.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Toldopsynet ved Indløbene til danske Fjorde.

Formanden: D'Hrr. vil erindre, at for en Del Aar siden begyndte Dansk Sejlskibsrederi-Forening at arbejde paa at faa Krydstoldvæsnet afskaffet, og det lykkedes til Slut at faa denne Institution nedlagt. Paa samme Tid henlede Foreningen Opmærksomheden paa, at det var i høj Grad utilfredsstillende for vor Tids Søfart, at det gamle Toldopsyn ved Indløbene til danske Fjorde blev bevaret, idet man kunde gaa ud fra — det gjorde navnlig afdøde Skibsreder Torm gældende med stor Styrke — at Smugleri drives ikke i vor Tid som Forretning her i Danmark. De Bestræbelser, der blev udfoldet, førte bl. a. til, at der ved Hals Toldsted blev anskaffet en Motorbaad, saa at Toldvæsnet hurtigt kunde komme ud til passerende Skibe. Det maa indrømmes, at dette medførte en betydelig Lettelse for Trafiken; noget lignende er maaske ogsaa opnaaet andre Steder. Nu har jeg erfaret, at man hæver Toldopsynet ved Vejle Fjord, og det forlyder med temmelig stor Bestemthed, at Generaldirektøren for Toldvæsnet skal være klar over, at der kan spares en hel Mængde Penge for Staten ved Ophævelse af Toldopsynet ved Indløbene til andre Fjorde. De Fjorde, der her vil blive Tale om, er foruden Limfjorden: Mariager Fjord, Randers- og Horsens Fjord, Indløbet til Odense Fjord, Isefjorden o. s. v. Hvis det nu maatte kunne lykkes at faa Toldopsynet hævet paa disse Steder, maatte man samtidig udtale Ønsket om, at de Omkostninger, som Skibsfarten maa betale for den saakaldte Toldvagt, i høj Grad blev reduceret eller endog helt bortfaldt, nu da der er traadt en ny Lønningslov i Kraft for Toldvæsnet. Det er ganske urimeligt, at man ad denne Vej vedblivende paa-lægger Skibsfarten betydelige Byrder. Det er dog umuligt — det ved enhver praktisk Mand — ved nogen som helst Kontrol at forhindre, at der om Bord paa et Skib er en eller anden, der smugler en Pakke Silketøj eller lignende ind.

Jeg har villet give disse Oplysninger, fordi det er en Sag, der har været fremme saa ofte, og som hører med til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Program. Jeg vil da gøre opmærksom paa, at dette Spørgsmaal fremdeles vil have Bestyrelsens bedste Opmærksomhed, hvis ikke Administrationen, som det nu ser ud til, skulde træffe Afgørelse til Gunst for vore Synspunkter.

Kanalfoged Hansen, Odense: Jeg vil gerne i Tilslutning til Formandens Udtalelser bemærke, at der ved Odense Fjord ligger en af de af ham omtalte Jagter. Jeg kan se, at den er til stor Byrde for Skibene, og koster dem en hel Del, maaske den ogsaa koster Staten en Del. Den sejler op og ned; hvad Gavn den gør, ved jeg ikke, det er vist lig Nul.

Lov om Aktieselskaber.

Formanden: Dette Spørgsmaal er blevet aktuelt efter alt det, der er passeret med Banker i Kjøbenhavn og Provinserne. Ministeriet er betænkt paa at tilvejebringe en Lov om Aktieselskaber, og Udkast til Lov herom har været tilsendt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som har nedsat et Udvalg til at behandle Udkastet. Jeg har været Medlem af dette Udvalg, og der er der blevet gjort det sanne gældende som ved vort Møde i Rønne. Jeg skal her fremdrage de Punkter, som særlig vedrører Skibsfarten.

Der staar i Udkastet, at et Aktieselskab ikke kan stiftes med en mindre Aktiekapital end 50,000 Kr.

Enhver vil se, at dette passer ikke paa Skibsfartens Forhold. Der dannes mange Skibsaktieselskaber med langt mindre Kapital, ikke alene Sejlskibsselskaber men ogsaa Dampskibsselskaber og ligeledes en stor Mængde Fiskefartøjselskaber. Derfor har man fra Fællesrepræsentationens Side i den Betænkning, som er afgivet, enstemmig henstillet, at Bestemmelsen i Lovudkastet om en Minimums Størrelse for Aktiekapitalen udgaar, eller at Skibsfarten bliver holdt uden for den almindelige Regel om en Aktiekapital paa 50,000 Kr., eller at der i hvert Fald gives Adgang til at opnaa Dispensation fra Indenrigs ministeriet for Aktieselskaber, der driver Søfart. Jeg har talt med Mænd i Kjøbenhavn, som har været med til at udarbejde det oprindelige Udkast, og de har erkendt, at det var en Fejl, at der ikke i den Kommission, der i sin Tid blev nedsat herom, var Repræsentanter for Skibsfarten. Man havde i Kommissionen slet ikke tænkt paa de Forhold inden for Skibsfarten, jeg her sigter til.

Med Hensyn til et Aktieselskabs Netto Overskud er der i Udkastet Bestemmelser, der heller ikke passer paa Skibsfartens Forhold. Udkastet bestemmer nemlig, at der af Netto Overskudet skal henlægges mindst 5 pCt. til en Reservefond, saa længe denne ikke udgør mindst en Tiendedel af Aktiekapitalen, og at der kun kan uddeles Udbytte til Aktiejerne, efter at de befalede Henlæggelser har fundet Sted. Om denne Regel har vi i Betænkningen skrevet følgende: »For de Aktieselskaber, der driver Søfart, vil den medfører betydelige Ulemper, idet de, om denne Regel fastholdes, maa forandre hele deres Driftsmaade, og det er meget tvivlsomt, om de vil kunne gøre dette uden Skade for de paagældende Virksomheder. Disse Selskaber udbetaler nemlig normalt det hele Overskud af Driften og foretager altsaa ingen Henlæggelser; det bliver saaledes Aktionærernes egen Sag aarligt at afskrive passende Beløb. Denne Driftsmaade er fastslaaet i Selskabernes Vedtægter og er altsaa den, der af Aktiejerne anses for ønskeligst og mest hensigtsmæssig. Den har Hævd for sig gennem den ret lange Aarrække, i hvilken den har været anvendt, og den vides ikke, hverken for Aktiejerne eller for Kreditorerne at have medført Ulemper af nogen Art; for sidst nævnte Punkts Vedkommende skal tilføjes, at disse Selskaber kun i meget ringe Grad arbejder med laante Midler. Idet endelig henvises til de ovenfor ad § 2 fremsatte Bemærkninger om disse Selskaber og den sunde Basis, hvorpaa de arbejder, skal Repræsentationen meget anbefale, at der med Hensyn til de her omhandlede Forhold gives dem en Særstilling.«

Om et Aktieselskabs Bestyrelse staar der i Udkastet, at den Mand, som er Direktør for et Aktieselskab, kan ikke være Direktør for et andet Aktieselskab, medmindre han har speciel Tilladelse. . . . Denne Bestemmelse kan passe paa Forholdene ved store Handelsforetagender eller store industrielle Foretagender, men aldeles ikke paa Forholdene inden for Søfarten, hvor en Reder ofte er korresponderende Reder for 15—20 Aktieselskaber; ofte er jo hvert Skib et Aktieselskab. Det vilde blive et ganske forfærdeligt Arbejde, hvis man, hver Gang der startes et nyt Aktieselskab, og en af de nuværende korresponderende Redere tages til at administrere det, skal spørge alle de andre eller holde Generalforsamling derom. Ved Udarbejdelsen af denne Bestemmelse har der ikke med en eneste Tanke været tænkt paa Skibsfarten, men Skibsfartens Standpunkt heroverfor bliver altsaa nu draget frem, og vi haaber, at Regeringen vil tage Hensyn hertil.

Endelig skal jeg omtale Bestemmelsen om Regnskabsaflæggelsen. Der staar i Udkastet, at det paahviler Aktieselskaber at aflægge Regnskab en Gang hvert Aar inden Kalenderaarets Udløb. Nu er det jo saadan, at en Del af vore Skibe, navnlig den Flaade, der hører hjemme paa Fanø, foretager saakaldte Rundrejser, der varer 18 Maaneder eller endog mere. Hvis nu den korresponderende Reder skulde aflægge Regnskab hver 12. Maaned, vilde Regnskabet i mange Tilfælde blive ganske misvisende, fordi man ikke kan vide, hvorledes Regnskabet staar, førend Skibet er kommet hjem fra Rundreisen, og alt er kommet ind, Assurancen betalt, med meget mere. Ogsaa dette Punkt er meget klart omtalt i den af Fællesrepræsentationen afgivne Betænkning, og jeg har Grund til at tro, at man, naar der skal fremsættes Lovforslag om Aktieselskaber, vil tage Hensyn til, hvad der fra vor Side er udtalt om Sagen.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Der staar altsaa i det i Øjeblikket foreliggende Udkast, at der hvert Aar skal henlægges 5 pCt. til Reservefonden, indtil denne udgør 10 pCt. Aktiekapitalen. Men hvis et Skib nu slet ikke har tjent noget i de første Aar, skal saa Rederne tilskyde de 5 pCt. til Reservefonden? Dette Punkt om Henlæggelsen er uklart og forekommer mig saa forkert, at man slet ikke kan akceptere det fra Søfartens Side.

Dirigenten: Jeg tillader mig at gøre opmærksom paa, at de 5 pCt., der skal henlægges til Reservefonden, skal tages af Netto Overskudet, og naar der intet Netto Overskud er, bliver der intet Beløb at tage de 5 pCt. af. Der kan aldrig være Tale om, at Aktieejerne skal tilskyde noget til Henlæggelsen. Det vilde ogsaa stride fuldstændig mod en Akties Begreb.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Det staar for mig, som om der i Udkastets Bestemmelser er adskilligt, der vilde hæmme os i at arbejde videre under Aktieselskabsformen, og vi er jo klar over, at denne Form har sine store Fordele. Hvis disse Bestemmelser blev til Lov, vilde vi blive tvungen til at gaa tilbage til Partrederiformen, og det vilde medføre, at vi ikke vilde kunne danne saa mange Aktieselskaber, som vi nu kan. Der er utvivlsomt mangt og meget i Lovudkastet, som vi ikke kan staa os ved, og det vilde derfor have sin store Interesse for Sejlskibsfarten, om man kunde faa Forslaget til Gennemsyn, før det blev behandlet paa Rigsdagen.

Skoleinspektør Poulsen, Nordby: Da vi behandlede denne Sag i Rønne, var vi enige om, at det af Hensyn til de mange mindre heldige Ting, der foregaar med adskillige Aktieselskaber, kunde være godt at faa en Aktielov, men vi var lige saa enige om, at den vilde være ubrugelig inden for den mindre Sejlskibsfart, og den almindelige Mening kunde udtrykkes saaledes: Lav kun en Aktielov, bare vi bliver fri for den!

Formanden: I Anledning af Mægler H. A. Hansens Bemærkninger skal jeg supplere mine Bemærkninger fra før med at oplæse, hvad Fællesrepræsentationens Betænkning udtaler om den Bestemmelse, at et Aktieselskab ikke kan stiftes med mindre Kapital end 50,000 Kr. I Betænkningen udtales: »Denne Bestemmelse om Aktiekapitalens Minimums Størrelse vil udelukke Aktieselskabsformens Anvendelse ved Driften af et stort Antal særlig af vore Sejlskibsrederier, der arbejder med mindre Fartøjer. — Disse Fartøjer — der næsten udelukkende er hjemmehørende i Provinserne — ejes ofte af hver sit selvstændige Aktieselskab, hvis Kapital er tilvejebragt ved Tegning af Aktier, der repræsenterer mindre Beløb, væsentligst blandt Befolkningen paa Skibets Hjemsted. Det er gennemgaaende særdeles sunde Foretagender, og Aktionærerne i dem

er som Regel fortrolige med disse Selskabers Stilling og med de Forhold, de virker under. Det vil ikke være forsvarligt gennem Lovgivningen uden Nødvendighed at tvinge disse Selskaber bort fra den Form for deres Virksomhed, Aktieselskabsformen, som de har valgt. Af andre Selskabsformer, som man i Betænkningen henviser saadanne mindre Virksomheder til, vil for disses Vedkommende kun Partrederiet kunne tænkes at afløse Aktieselskabsformen. Men Partrederiet har man i sin Tid forladt, fordi det ikke svarede til Sejlskibsfartens Behov, og særlig fordi den nugældende Registreringslov medfører meget store Ulemper for denne Driftsform. Det vil derfor ikke være rigtigt at tvinge en betydelig Del af Sejlskibsrederiet tilbage til denne Driftsform og bort fra Aktieselskabsformen, der har vist sig praktisk for disse Virksomheder, og som ikke her vides at have medført Ulemper af nogen Art.«

Hvis Hr. Mægler Hansen ønsker det, skal jeg meget gerne laane ham Betænkningen.

Mægler H. A. Hansen: Vilde det ikke have megen Interesse, om samtlige Kredsstyrelser kunde faa tilstillet Lovforslaget, saaledes at ikke alene Kredsstyrelserne men ogsaa de enkelte Rederier kunde gøre sig bekendt dermed og udtale deres Mening om det?

Dirigenten: Stilles der en bestemt Opfordring til Bestyrelsen om at lade tilstille Kredsformændene Lovforslaget tilligemed den Betænkning, som Fællesrepræsentationen har afgivet om det?

Mægler H. A. Hansen: Ja.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Det forekommer mig, at vor ærede Formand har foretaget alt det fornødne vedrørende denne Sag. Skulde den nu cirkulere til 8 eller 9 Kredsstyrelser og disse fremsætte hver sin Mening om den, hvorledes skulde Formanden saa bære sig ad med det i Fællesrepræsentationen?

Formanden: Betænkningen fra Fællesrepræsentationen er allerede afgivet til Ministeriet.

Mægler H. A. Hansen: Jeg frafalder da min Henstilling.

Man gik derefter til Punkt 2 paa Dagsordenen.

Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende samt Valg af 1 Medlem i Stedet for Hr. Mægler G. Nicolaisen.

De 3 efter Tur fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, nemlig d'Hrr. Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jylland, Skibsreder P. N. Winther, Nordby og Mægler A. Hansen, Svendborg, genvalgte enstemmig.

Dirigenten: Der skal endnu vælges et nyt Medlem i Stedet for Hr. Mægler G. Nicolaisen, der er syg og ikke ønsker Genvalg.

Formanden: Som d'Hrr. vil erindre, har Hr. Mægler Nicolaisen i en længere Aarrække været Sekretær for Afdelingen for mindre Skibe. Paa Grund af denne sin Stilling blev han for nogle Aar siden indvalgt i Hovedbestyrelsen. Det maa meget beklages, at han ønsker at fratræde som Følge af Sygdom. Han er endogsaa for Øjeblikket saa lidende, at han ikke selv har kunnet meddele os sit Ønske, men har ladet sin Broder skrive det til os. Vi kan altsaa ikke vente, at han i alt Fald foreløbig vil kunne deltage i vort Arbejde. Men inden vi foretager Valget af hans Stedfortræder, tør jeg vente d'Hrr.'s Tilslutning, naar jeg udtaler, at al vi beklager meget, at Forholdene har stillet sig saa

ugunsigt for ham, og at vi er ham i høj Grad forbunden for det Arbejde, han har udført i Skibsfartens Interesse, ikke alene som Sekretær for Afdelingen for mindre Skibe men ogsaa i den Tid, han havde Sæde i Hovedbestyrelsen.

Forsamlingen paahørte staaende Formandens Udtalelse.

Formanden: Fra Afdelingen for mindre Skibe er der indgaaet en Skrivelse, der indeholder følgende:

»Endvidere ønsker Afdelingen sig repræsenteret i Hovedbestyrelsen. I Følge Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Lovs §§ 5 & 9 skulde den mindre Afdeling have en Repræsentant i Hovedbestyrelsen; men i Betragtning af de mange Særinteresser, som de mindre Skibe har, ønsker den mindre Afdeling at faa to Repræsentanter i Hovedbestyrelsen og foreslaar dertil valgt

1. Afdelingens Sekretær, Translatør L. Rasmussen, Svendborg.
 2. Kapt. Joh. Albertsen, Marstal.
- Hvis kun en vælges ønskes førstnævnte.»

Det lader sig efter Foreningens nuværende Love ikke gøre at give Afdelingen for mindre Skibe mere end én Repræsentant i Hovedbestyrelsen, idet der udtrykkelig staar i Lovene, at Bestyrelsen bestaar af 9 Medlemmer, og at saa vidt muligt et Medlem af hver af de 9 Kredsstyrelser skal være Medlem af Bestyrelsen. Der kan altsaa kun vælges et Medlem til Bestyrelsen som Repræsentant for Afdelingen for mindre Skibe.

Skibsfører Nielsen, Svendborg: Jeg tillader mig at henstille, om ikke Afdelingen for mindre Skibe kunde faa to Repræsentanter i Bestyrelsen. Det forekommer mig, at Afdelingen i Følge sin Størrelse, det vil sige sit Medlemsantal, bør have to Repræsentanter. De mindre Skibes Interesser falder jo heller ikke altid sammen med de større Skibes. Derfor ønskede vi foruden vor Sekretær at kunne sætte en anden og mere praktisk erfaren Mand ind i Bestyrelsen, og vi havde da tænkt os, at Kapt. Joh. Albertsen vilde være en god Repræsentant for os.

Formanden: Vi behandlede Spørgsmaalet paa Bestyrelsesmødet i Gaar og lod tilføre Protokollen følgende:

»Der var indgaaet Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe af 23. Juni d. A. om fremtidig at maatte besætte to Pladser i Hovedbestyrelsen. Idet Forslagets Gennemførelse vilde medføre en Forandring af Foreningens Love, kunde Forslaget ikke nyde Fremme paa den umiddelbart forestaaende Generalforsamling.»

Jeg beder den mindre Afdelings Repræsentanter om, hvis de ønsker Sagen fremmet paa næste Generalforsamling, da rettidig at lade Bestyrelsen modtage Forslag derom. Det skal da blive behandlet med al mulig Hensyntagen til Afdelingen, hvis Skibsantal udgør et ikke ringe Antal af Foreningens samlede Tonnage.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Der stod averteret i *Dansk Søfartstidende*, at Forslag, som ønskedes fremført paa Generalforsamlingen, maatte være indsendt inden Udgangen af Juni Maaned. Saa vidt jeg ved, var Forslaget indgaaet inden d. 20 Juni.

Formanden: Jeg gør opmærksom paa, at det her drejer sig om almindelige Forslag, medens Forslaget fra Afdelingen for mindre Skibe vilde kræve en Lovforandring.

Translatør Rasmussen, Svendborg, valgtes derpaa enstemmigt til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for det fratraadte Medlem Mægler G. Nicolaisen.

Paa Forespørgsel konstaterede Dirigenten, at Translatør Rasmussen var valgt for den resterende Tid — et Aar — af det fratraadte Medlems Funktionstid.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 2 Revisorer for 1908.

Revisorerne, d'Hrr. Skibsreder P. N. Harbye, Fanø, og Skibsmægler Sophus Hansen, Thurø, genvalgtes enstemmig.

Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1909.

Formanden: Jeg skal paa Bestyrelsens Vegne tillade mig at foreslaa, at næste Aars Generalforsamling afholdes i Kolding.

Bestyrelsens Forslag om at afholde Aarsgeneralforsamlingen 1909 i Kolding vedtoges enstemmig.

Havnefoged Jordahn, Kolding: Jeg takker d'Hrr., fordi De agter at modtage vor Indbydelse til at komme til Kolding og beder Dem være forvissat om, at De skal være hjertelig velkommen.

Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen for „Danske Skibsredere gensidige Forsikringsforening for Søfolk“.

Formanden: Dette Spørgsmaal har været behandlet paa Bestyrelsesmødet i Gaar, og Protokollen har modtaget følgende Tilførsel:

»Forslag til Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen for »Danske Skibsredere gensidige Forsikringsforening for Søfolk« for de kommende 3 Aar i Stedet for de efter Tur fratrædende C. W. Clausen, Marstal, og P. N. Winther, Nordby. Det besluttedes at foreslaa genvalgt Clausen og i Stedet for Winther, der ikke ønsker Genvalg, at vælge Skibsreder C. P. Holm, Nordby.»

C. W. Clausen, Marstal, og C. P. Holm, Nordby, valgtes enstemmig.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 21. Juli 1908.

Gennem Fællesrepræsentationen har vi modtaget nedenstaaende Indberetning, der under 1. ds. er tilstillet Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i Hamburg:

Ved Indberetning af 17/12 1907 indberettede Generalkonsulatet, at

»det tyske Riges hidtidige Ansvarsfrihed for Skade forvoldt ved Forseelser af Kaiser Wilhelm-Kanalens (d. v. s. »Kieler-Kanal«) Lodser, Embeds- og »Bestillingsmænd er ophævet.«

Efter en nu afsagt tysk Rigsretsdom maa der imidlertid gaas ud fra, at en saadan Ansvarsfrihed overhovedet ikke lovlig har eksisteret; ganske vist var den tidligere udtrykkelig foreskrevet i Kanalreglementet, og den Adgangsbegæring, Skibsførerne maa underskrive for at kunne faa deres Skibe ind i Kanalen, henviste tidligere udtrykkelig til den paagældende Bestemmelse i Kanalreglementet. Rigsretten statuerer nu pure, at Bestemmelsen — og det vel at mærke uanset Skibsførernes Underskrifter som fornævnt paa Adgangsbegæringerne — har været ugyldig, og paalægger ud fra dette Synspunkt Kanalforvaltningen at erstatte en Skade, som vil opstaa derved, at en Lægtter er kommen i Bevægelse, fordi en Pullert, til hvilken der var fortøjet — ved Forsømmelse fra Kanalens Side — ikke havde staaet tilstrækkelig fast.

Det turde være en nærliggende Mulighed, at der hjemme er Rederier, resp. Søforsikringselskaber, som i

Henhold til den afsagte Dom vil kunne gennemføre Erstatningskrav mod Kanalforvaltningen i Anledning af ældre Tilfælde, hvor Skade maatte være bleven forvoldt under Omstændigheder, hvor der har foreligget Forsømmelighed fra Kanalens Side.

Den 15. ds. afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforklaring i Anledning af det tidligere omtalte Sammenstød mellem S/S. »Austa« og S/S. »Norman« paa Kjøbenhavns Red.

Kollisionen fandt Sted d. 13. Juli Kl. c. 11,45 Em. »Austa«, Kaptajn *J. Bagger*, der var paa Rejse fra Riga til Ghent, var for indgaaende her for at kulle, medens »Norman«, Kaplajn *Rosbæk*, som havde indtaget Proviant, stod Nord paa under langsom Fart, efter at den umiddelbart forinden var lettet. »Austa« gik med fuld Kraft, men idet den efter at være passeret den medgaaende Damper vilde dreje til Bagbord, nægtede dens Dampstyreapparat at fungere, hvorved den kom til at dreje c. 10 Streger i Stedet for 1. Herved hidførtes Kollisionen, ved hvilken begge Skibe led en Del Skade.

Ved Søforklaringen oplæstes begge Skibes Dagbøger, mod hvis Indhold ingen af de to Dampers Førere eller Besætning havde noget at indvende; kun forklarede Kaptajn Bagger, at han ikke havde hørt, at der fra »Norman« var givet Fløjtesignal for Drejning til Bagbord. Efter hvad der iøvrigt blev oplyst, kan der imidlertid ikke være nogen Tvivl om, at dette Signal virkelig er bleven givet.

Der var efter Sammenstødet intet usædvanligt at opdage ved »Austa«s Styreapparat, men som det fremgik af Vidneudsagn af Eksperter, der havde haft Lejlighed til at undersøge Forholdene, ligger Fejlen ved Styreapparatet deri, at Styrestangen til Skifteglideren kun er støttet i den ene Ende, hvad der til Tider kunde bewirke, at Apparatet havde Vanskelighed ved at fungere. Allerede for c. 1½ Aar siden havde man maattet søge dette afhjulpet gennem rigeligere Smøring ved at bore nogle ekstra Smøreriller, og i den siden da forløbne Tid lige indtil Kollisionen havde Styreapparatet ingen Anledning givet til Klage.

Kramnitze Havn. Arbejdet med Udvidelsen af Kramnitze Havn er, efter hvad »Lolland-Falsters Folkeblad« erfarer, bleven overdraget til den lavestbydende ved Licitationen, Aktieselskabet Phoenix, Kjøbenhavn, for 26,575 Kr.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet dækker Tilbudene af Ladninger det øjeblikkelige Behov af prompte Sejlere, som fremdeles kun er til Stede i ringe Antal, og grundet paa de usikre Arbejdsforhold i Sverig holder Rederne sig tilbage fra at slutte udover det øjeblikkelige Behov. Tyskland er meget mat, medens Danmark har adskillige Laster til Østersøhavne. Vestsverig og Østnorge har fremdeles Brug for nogle Sejlere for Is- og Trælaster; Sydsverig er ligeledes aaben med forskellige Laster. Riga og Petersborg udbyder fremdeles Oljekager med noget højere Rater fra Riga for passende mindre Sejlere. Bottenhavene har nogle flere prompte Laster til England

og særlig til Kontinentet, men Noteringerne er gennemgaaende lave, saa at det i flere Tilfælde er vanskeligt at gennemføre Minimalraterne, hvad der væsentlig er begrundet i, at russiske Sejlere slutter under disse. Returfragter Vest fra er der ikke Mangel paa, særlig Kulfragter, hvoraf der udbydes flere, medens Foderstoffer endnu er i Mindretal.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

105 Stdr. D/B., Boards Ørnkjöldsvik/Eu 45 Frcs., 135 Stdr. Battens Frederikshavn/Morlaix 42 Frcs., 120 Stdr. D/B., Boards Sundsvall/Charlestown 42/6, 370 Tons d. w. Cassablanca/England 2/6 pr. 400 lbs. Byg, 93 R.-T. Is Kristianiafjord/Colchester 11/9, 80 Stdr. D/B., Boards Sundsvall/Bremen 30 Mark, 370 Tons Clay Fowey/Reval 8/, 1,400 Fade Cement Klakshavn/Luleå 70 Øre, kombineret Luleå/Petersborg Feldspath 8 Mark, 320 Tons Kul Bridgeness/Nakskov £ 7.15, 300 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 6.15, 120 Tons Kul Dysart/Rødvig £ 8.

Med Hensyn til de mindre Skibe da er der vedblivende Mangel paa Ladninger paa Østersøen og kun meget faa Skibe placeres derfra; der er sluttet for Havre fra Stralsund 4 Mark og fra Graefswald 4½ Mark, men det er saa godt som ogsaa alt.

ab Hamburg er det ogsaa usædvanligt flovt, og saa lave Rater som 2½ Mark til Flensborg og 3 Mark til Nysted skal være akcepteret.

ab Kjøbenhavn ligger det næsten helt stille, der blev sluttet Bomuldsfrøkager til Randers 13 Øre og Chamattebrokker til Stettin Mark 2,85.

ab danske Provinser er sluttet nogle Hvedelaster, saaledes fra Nakskov til Kalmar, Malmø samt Halmstad 12 Øre.

Angaaende Sverig er det nærmest kun Karlshamn og Karlskrona, som optager Skibe, men under de nuværende urolige Arbejdsforhold er det ret risikabelt at slutte derfra, og endnu da disse Linier skrives, er det ikke afgjort, om General-Lockouten bliver til Virkelighed eller ej. Ellers noteres til Königsberg Gadesten 3¼ Mark, Kantsten 4 Mark, Wismar Kantsten 4 Mark, Riga Gadesten 4 Mark, samt stadig til Stettin og Hamburg som opgivet i tidligere Beretninger.

Fra Sø og Land.

Faldet over Bord og druknet. Skipper H. P. Hansen, Forer af Lægteren »Mette« af Sonderho, er d. 9. ds. falden over Bord i Farvandet mellem Faao og Tjuresborg og druknet. Den Forulykkede, der blev 51 Aar, var ulykkesforsikret.

Havarier og Forlis.

Marie, Dæksbaad af Marstal, er d. 17. ds. paa Rejsen fra Svendborg med Oliekager og Mel og Dækslast af Pæle kæntræt, i en Byge her paa Reden.

Riga, Øpsk. af Rostock, kom Natten til 19. ds., paa Rejsen fra England med en Ladning Kul, paa Grund paa Ourø Rev. Mandskabet reddede sig i Land paa Ourø i egen Bnød. Svitser er tilkaldt, men Skibet staar farligt med Forskibet under Vand. Skibet var bestemt til Neuenstadt.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Ghent 17./7. — Emanuel, Huusen, ank. Ostende 17./7. — Enighedede, Jensen, ank. Borgå 18./7.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Wiborg 19./7. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Suudsvall 18./7. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Ghent 17./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Ternuzen 19./7. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Åbo 17./7. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Stockholm 19./7. — Ajax, Brorsen, ank. Kjøbenhavn 19./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Trångsvall 19./7. — Hans Tavsen, Klauborg, afg. Aarhus 17./7. — G. Koch, Jørgensen, afg. Ghent 18./7.

Heimdal. Aune, Leth, afg. Blyth 16./7. — Helga, Vaaben Hansen, afg. Tyne 16./7. — Martha, Christensen, afg. Neufahrwasser 17./7. — Elina, Rathje, afg. Antwerpen 15./7. — Therese, Pedersen, ank. Rouen 19./7. — Simon, Møller, afg. Rouen 17./7. — Jeanne, Löffler, ank. Räfso 18./7. — Vera, Riso, ank. Haparanda 19./7. — Daisy, Lagesen, ank. Memel 19./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kjøbenhavn 18./7. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 18./7. — Agnete, Petersen, afg. Blyth 18./7. — Herma, Hansen, ank. London 15./7. — Alice, Schultz, ank. Ternuzen 19./7.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Kjøbenhavn 18./7. — J. N. Madsvig, Hahn, afg. Newcastle 16./7. — Helge, Olsen, ank. Kroustadt 12./7. — Rolf, Olsen, ank. Kroustadt 18./7. — Niels R. Finson, Mathieson, afg. Petersborg 15./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Burutisland 15./7. til Aarhus. — London, Bom, ank. Riga 17./7. — Paris, Tholander, afg. Ny Karleby 12./7. til Velzen. — Bryssel, Kaas, afg. Uleåborg 9./7. til Rouen.

Mercur. Berlin, Krogb, ank. Petersborg 8./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Kristinestad 15./7. — Roma, v. Thuu, ank. Tyne Dock 16./7.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Helsingør 14./7. til Bordeaux. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Sundsvall 17./7. til Gijon. — Nautik, N. Nielsen, ank. Kotka 15./7. — Nordsoen, Gram, ank. Santander 16./7. — Nexos, Basse, ank. Griusby 14./7. — Gerda, Iversen, pass. Deal 17./7. til Sevilla. — Ellen, Hansen, ank. Riga 17./7. — Cito, Jepsen, ank. Marseille 15./7. — Napoli, Brinch, ank. Swansea 16./7. — Bodil, Uldall, afg. Llanelly 17./7. til Hamburg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Brest 17./7. — Nerma, Christensen, ank. Tyne 16./7. — Inger, Larsen, ank. Sundsvall 17./7. — Johanne, Thøgersen, afg. Esbjerg 15./7. til Newport. — Karla, Pedersen, ank. Hallu 16./7.

Alfred Christensen. Polarstjernerou, Branth, afg. Burntisland 6./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Neder Kalix 12./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Kroustadt 14./7. — Urania, Clausen, afg. Windau 15./7. — Svend, Schmidt, afg. Helsingborg 16./7. — Nordland, Petersen, ank. Rotterdam 16./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 14./7. — Eugland, Andersen, afg. Sealiam 15./7. — Holland, Poulsen, ank. Kristiansand 17./7. — Rusland, Madsen, afg. Kjøbenhavn 17./7. — Dronning Olga, Chr. Petersen, ank. Stockholm 9./7. — Annette Furness, Larsen, afg. Ymuiden 17./7. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 13./7. — Europa, Hansen, afg. Archangel 8./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 18./7. — Frankrig, Friis, ank. Ghent 11./7. — Belgien, Nielsen, afg. Redeu 12./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. St. John 15./7. til Browhead f. O. — Michael Outchoukoff, Harbo, ank. Kroustadt 13./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Boston 14./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. År 10./7. til Archangel. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Newmills 15./7. til Browhead f. O. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Bona 16./7. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 16./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kroustadt 16./7. — Johan Siem, Knudsen, ank. Petersborg 10./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Libau 16./7.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hausen, afg. Burntisland 17./7. til Kiel. — Ove Gjedde, Jans, ank. Ghent 15./7.

Frø. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 15./7. til Ghent. — Vera, Thing, ank. London 18./7. — Freja, Nielsen, afg. Littlehampton 17./7. til Hull. — Hertha, Rasmussen, ank. Riga 15./7.

Dania. Lilly, Skov, ank. Bristol 18./7. — Alexy, Lorentzen, ank. Stettin 17./7. — Dagny, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 15./7. til Newhaven. — Mary, Clausen, ank. Blyth 8./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Grangemouth 18./7. til Swinemünde. — Brattingsborg, Sørensen, afg. Kaskø 12./7. til Cardiff. — Flynderborg, Larsen, ank. Riga 12./7. —

Fredensborg, Fischer, afg. Rouen 18./7. til Blyth. — Frederiksborg, Larsen, afg. Kristinestad 11./7. til Barry. — Jomsborg, Mathieson, ank. Cardiff 16./7. — Kronborg, Jensen, ank. Kemi 16./7. — Rosenborg, Schultz, ank. Ghent 18./7. — Skunderborg, Jensen, ank. Brabestad 15./7. — Stegelborg, Albertsen, afg. Wiborg 13./7. til Hull. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Ghent 16./7. — Søborg, Hansen, ank. Sunderland 17./7. — Uranienborg, Schmidt, afg. Huelva 11./7. til Stettin.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Liverpool 15./7. — Marselisborg, Rohde, afg. Napoli 18./7. til Syra. — Silkeborg, Pedersen, ank. Ripola 17./7. — Skodsborg, Schmidt, afg. West Hartlepool 19./7. til Kjøbenhavn. — Tuborg, Agerlin, ank. Lübeck 18./7. — Ulfborg, Møllerup, ank. Bonn 11./7. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 17./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 16./7. til Ripola. — Dansborg, Kühl, afg. Lübeck 17./7. til Uleåborg. — Jægersborg, Larsen, ank. Wiborg 13./7. — Kaludborg, Nielsen, afg. Huelva 18./7. til Hamburg. — Taarnborg, Matzen, afg. Hull 15./7. til Reval.

Hæneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 16./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 13./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Ghent 19./7. til Newcastle.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 10./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grimsby 17./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Møller, ank. Hull 10./7.

Sejlskibe.

Æro. Laurits, Folmer, ank. Nykjøbing S. 16./7. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Leiths Red 15./7. — Hans, Knudsen, ank. Carlshavn 15./7. — Argus, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 14./7. — Hydra, Christensen, afg. Archangel 11./7. til Portsmouth. — Marie, Boye, ank. Åhus 16./7. — Neptun, Jensen, ank. Hundested 16./7. — Nauta, Størke, ank. Fogo (N. F.) 15./7. — Peter, Ohlsen, ank. Randers 15./7. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 16./7. — Signe, Hausen, ank. Gefse 16./7. — Merkur, Fris, ank. West Wemyss 15./7. — Heury, Bager, ank. Umeå 16./7. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 16./7. — Nathalia, Eriksen, ank. Labrador 16./7. — H. C. Grube, Svane, pass. Beachy Head 15./7. f. østg. — Daumark, er præjet paa 52 N. 2 Ø. — Immanuel, Bager, ank. Kjøbenhavns Red 15./7. fra Charlestown. — Malfridur, Hansen, afg. Kjøbenhavn 15./7. til Masnodsund. — Fredensborg, Kisby, ank. Havre 17./7. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Hernosand 17./7. — Eden, Petersen, ank. Trelleborg 17./7. — Hildur, Andersen, ank. Silloth 17./7. — De tvende Brødre, Boye, ank. Leith 17./7. — Solon, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøge 18./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 21. Juli 1908. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen.
Fabrik for selvsmørende Lossøjler.
Telef. 29,779 y.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anfæder sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

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.

Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck. Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

De Hørrer Kaptajner

provanterer 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. Leveraador til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Skibsproviantering

N. I. Pedersens Eftflg.
(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
Billigste Priser. Bedste Betjening.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr.: „Mehren“.

Skibsfører Sigurdsons

Patent Fuldfor- Loddeapparat

er det bedste i Markedet.
Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.
Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmægler. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdson, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille strandstræde 3.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 62 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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og
 Blokke
 Davla Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila — Wirerop
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
 er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assi-
 stance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure,
 no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
 Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

Adr.: St. Anne Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
--	---	---

Rahtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Proviinsæerne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Tong købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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 Havneingeniøren.
 Kontor.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Etableret 1850. „Smith,
 Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
 i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
 fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
 Gammel Strand 34 Kongelige Søassurance. 124.

H. H. ADRIAN ——— Kobbersmedemester ——— **Alt Skibsarbejde udføres**
 Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.

These Works are now installed with Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

C. P. Schweiglers

Skisbageri.
Dyngarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

Cadenius & Grahn

Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

W. Coops Skibshandel

Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.



KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerrepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af

Rotter og Uøje og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossøjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsøgt ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Marstal Staalskibsbyggeri

&
Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

Tanke, Beholdere
Jerakonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjærnekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovens § 5 sin ordentlige Generalforsamling Onsdagen den 29. Juli d. A. Kl. 3¹/₂ i
Hotel „Phønix“, Bredgade, Kjøbenhavn, med følgende
Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1907 og Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Valg af de i Følge Lovens § 6 fratrædende Bestyrelsesmedlemmer.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovens § 7.

Kjøbenhavn, den 25. Juni 1908.

P. B. V.

Aage Bramsen,
f. T. Formand.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Forhandling om § 5 i Lov om Oprettelse af Soretter udenfor Kjøbenhavn m. m. af 12. April 1892.

Kaptajn Fischer, Vejle: De Forudsætninger, hvorunder denne Lov blev givet for 16 Aar siden, har ikke holdt Stik. Man mente den Gang, at Soretterne vilde koste baade Staten og Skibene en hel Mængde Penge; derfor bestemtes det, at Soretsmedlemmer i Byerne skulde gøre Arbejdet gratis, medens Soretsmedlemmer fra Landet skulde have 8 Kr. i Diæter og Rejsen paa 2den Klasse betalt osv. I Vejle Amt har vi 20 Soretsmedlemmer, 4 i hver af Byerne og 8 rundt omkring fra Kysten. Det har vist sig, at de fra Landet kun er blevet tilkaldt en Gang om Aaret. Jeg synes ikke, der kunde være noget galt i, om alle Soretsmedlemmer fik noget for deres Arbejde og blev ens lønnet. Jeg mener derfor, at vi gæmme Dansk Sejlskibsrederi-Forening bør indgaa til Regering og Rigsdag med Anmodning om en Forandring af § 5 i Loven om Soretter uden for Kjøbenhavn. For 7 Aar siden fremkom der en fælles Anmodning fra alle Soretsmedlemmer om, at de maatte faa Honorar, men den Anmodning gik nok i en Begravelseskommision.

Dirigenten: Forslaget gaar altsaa ud paa, at Foreningen søger at udvirke, at Soretsmedlemmer fra Steder, hvor der er Tingsted, stilles lige i Henseende til Diæter med dem fra Steder, hvor der ikke er Tingsted. Rejsseudgifterne bliver selvfølgelig en Ting for sig.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Var det ikke værd at overtænke, om det ikke var heldigt at faa faste Soretsmedlemmer? Som det nu er, er Hvervet en Byrde; særlig for de af os, der sidder med en Forretning, er det ikke morsomt at skulle være Medlem af Soretten. Man ved aldrig, hvad Øjeblik man bliver tilkaldt. Her i Svendborg er vi vist 10 Soretsmedlemmer samt 2 fra Landet, men jeg maa tilstaa, at dem fra Landet har vi aldrig set. Vi andre maa gøre Tjeneste ikke blot i Bydistriktet men ogsaa i Herredet, hvilket sidste jo aldeles ikke vedkommer os. Det var langt bedre at have faste Medlemmer, der saa burde have nogen Løn. Her er jo saa mange gamle Søfolk, som godt kunde gøre Tjeneste som Soretsmedlemmer, og de vilde sikkert med Fornøjelse modtage Hvervet. Ved at faa faste Soretsmedlemmer vilde man tillige opnaa, at Medlemmerne kom bedre ind i Forholdene. En Sag for Soretten gaar jo ikke hurtigt ud af Verden, der maa holdes mange Møder. Jeg møder f. Eks. ved det første Møde, ved det andet maaske ikke; saa tager man en Stedfortræder, der staar ganske uden Kendskab til Sagen. Næste Gang kommer der maaske en tredje til som Medlem. Faste Soretsmedlemmer derimod kunde følge en Sag fra Begyndelsen til Enden, og de vilde faa større Indsigt i Sagerne. Det er ofte vanskeligt at sætte sig ind i disse Sager. Man har maaske f. Eks. ikke været med i de foregaaende Møder om en Sag og faar saa en mægtig Bunke Papirer og skal derudaf fælde Dom i en Sag, man slet ikke har kendt før.

Dirigenten: Hr. Mægler Hansen kan tildels have Ret i sine Bemærkninger, naar Talen er om vor nuværende antediluvianske Procesmaade. Men Forholdene bliver nok bedre, naar vi over hele Landet faar en Procesmaade, som ligner Sø- og Handelsrettens. I denne bliver det under den ny Form saaledes, at en Sag skal begynde og ende for de samme Soretsdommere, og Sagerne skal tilendebringes hurtigt. Vidnerne føres for Retten, derefter finder der mundtlig Procedure Sted mellem de to Advokater, som har med Sagen at gøre;

der bliver straks voteret, og Dommen afsiges umiddelbart derefter. Dersom Proceduren i Provinserne nu bliver den samme som den i Sø- og Handelsretten — hvad den sikkert gør — vil Sagerne ikke trække saa længe ud, og der vil ikke blive disse Bunker af Papirer at studere.

Sekretæren, Redaktør Emil Krogh, Kjøbenhavn: I Anledning af Forslagsstillerens Forslag skal jeg blot bemærke, at der kan jo formentlig ikke være nogen som helst Tvivl om, at der nu begaas en betydelig Uret mod de i Byerne boende Soretsmedlemmer. Paa den anden Side forekommer det nuværende Tidspunkt mig saa lidet heldigt som muligt til at bringe den Sag frem. Som d'Hrr. ved, er der i sidste Rigsdagssamling blevet vedtaget en Retsreform. Man siger, at Lovgiverne først nu kan faa at vide, hvad den indeholder og langt mindre kan man da forlange, at vi andre skulde vide Besked med Indholdet af den store Reform. Den tager bl. a. Sigte paa Sø- og Handelsrettens Stilling og paa Soretternes Stilling. Det forekommer mig da, at det ikke gaar an at tage Affære om saadanne detaillerede Forhold som de, Forslaget vedrører, forinden man ved, hvorledes Soretternes Stilling bliver efter Retsreformen. Jeg skal tilføje, at jeg haaber, der i den nærmeste Fremtid vil fremkomme i Medlemsbladet en Redegørelse for saa vel Sø- og Handelsrettens Stilling som Soretternes Stilling i Almindelighed efter Retsreformen.

Kaptajn Fischer: Jeg har lagt Mærke til, at der under Retsreformens Behandling i Rigsdagen slet ikke har været tale om den her omhandlede Lov. Saa vidt jeg har set af Bladene, indvirker Retsreformen ikke paa disse Forhold.

Dirigenten: Det kunde jo tænkes, at Retsreformen raadede Bod paa det af Hr. Fischer paaklagede Forhold; jeg tror det ganske vist ikke. Men hvis det var Tilfældet, vilde det være uheldigt, om man havde sat saa stort et Apparat i Bevægelse, som det vilde være, hvis Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Fællesrepræsentationen tog Affære. Det vil derfor være rigtigst, som Hr. Sekretær Krogh foreslaar, at man afventer det Tidspunkt, da man har Rede paa, hvad Retsreformen indeholder herom.

Vil Hr. Fischer ikke tage sit Forslag tilbage og eventuelt bringe det frem paa næste Aarsgeneralforsamling?

Kaptajn Fischer: Jeg ønsker at fastholde Forslaget.

Formanden: I Anledning af, at Hr. Fischer fastholder sit Forslag, vil jeg gøre opmærksom paa, at det ikke er rigtigt, naar han siger, at der ikke kom Svar paa Anmodningen fra samtlige danske Soretsmedlemmer om, at der maatte blive tildelt dem Honorar. Der kom det Svar fra Justitsministeriet, at Ministeriet fandt ikke Anledning til at tillægge Soretsmedlemmerne i Byerne Honorar, thi deres Hverv maatte være at betragte som et almindeligt borgerligt Ombud. Jeg tror ikke, det var i den nuværende Justitsministers Tid, men jeg anlager, at Justitsminister Alberti vilde give det samme Svar.

Havnefoged Jordahn, Kolding: Jeg holder i et og alt med Kaptajn Fischer. Hvorfor skal man være Soretsmedlem i 9 Aar igennem og sidde der i Retten maaske fra Kl. 9 Morgen til Kl. 10 Aften uden at faa noget derfor.

Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jylland: Jeg er ikke af samme Mening som min ærede Kol-

lega, Hr. Jordahn. Naar han har siddet i Sørletten i 9 Aar, er det hans egen Skyld. Man behøver ikke at sidde der i mere end 3 Aar.... (Stemmer: 4 Aar)men saa har man Lov til at melde sig fra. Jeg vil henstille til Hr. Fischer at tage sit Forslag tilbage, for jeg har Grund til at tro, at disse Sørletter falder aldeles væk efter den ny Retsordning, og saa er jo alle de Sorger ude af Verden. Skulde de fremdeles blive ved at eksistere med de samme gode Diæter som hidtil, vil jeg anbefale ham at tage sin Afsked om 4 Aar. Det vil jeg for mit Vedkommende gøre.

Dirigenten: Jeg tror ikke, Sørletterne falder bort.

Skoleinspektør Poulsen, Nordby: Det synes at fremgaa af Diskussionen, at vi i Grunden ikke véd, hvad den ny Lov indeholder m. H. t. Sørletterne. Under disse Omstændigheder er det saare vanskeligt for os at stemme over den foreliggende Sag. Jeg slutter mig derfor til Sekretærens Henstilling og vil foreslaa, at vi gaar over til Dagsordenen, idet jeg haaber, at vi, hvis der er Grund til at gøre noget ved Sagen, tager den op igen næste Aar.

Dirigenten: Der er stillet Forslag om Overgang til Dagsordenen med Forbehold af eventuelt at tage Sagen op igen til næste Aar. Om dette Forslag skal der afstemmes forinden om Hr. Fischers Forslag.

Det vedtoges at gaa over til Dagsordenen med Forbehold af eventuelt at genoptage Sagen næste Aar.

Forhandlingen afbrødes Kl. 12 og genoptoges Kl. 12,45.

„Dansk Søfartstidende“s Stilling til „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ og „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Ved et Bestyrelsesmøde i Svendborg Kredsafdeling forleden Dag fremkom den Tanke, om det ikke vilde være heldigt, om Dansk Sejlskibsrederi-Forening fik et eller to Medlemmer mere i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Der er ikke fremsat noget bestemt Forslag derom, men det henstilles til Overvejelse. For øvrigt vil jeg bede Hr. Mægler H. A. Hansen udtale sig lidt nærmere om dette Spørgsmaal; det er nemlig ham, der har bragt det frem.

Mægler H. A. Hansen, Thuro: I og for sig er Spørgsmaalet om Foreningens Stilling indenfor Fællesrepræsentationen kun en Del af det foreliggende Punkt paa Dagsordenen, men da det allerede er nævnt, mener jeg i Korthed at burde omtale det, forinden vi drøfter *Dansk Søfartstidendes* Stilling. Af Fortegnelsen over Medlemmerne af Fællesrepræsentationen fremgaar det, at Dampskibsrederi-Foreningen har 4 Medlemmer, Dansk Navigator-Forening 2, Dansk Sejlskibsrederi-Forening 2, de fire københavnske Søforsikrings-Selskaber 2, Skibsførerforeningen af 1874 2, Foreningen til Søfartens Fremme 2, Maskinmestrenes Forening 2, Skipperforeningen i Kjøbenhavn 2 og Sømandsforeningen 2 Medlemmer. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har altsaa kun halvt saa mange Medlemmer i Fællesrepræsentationen som Dansk Dampskibsrederi-Forening og kun lige saa mange som hver af de indbyrdes stærkt beslægtede nautiske Foreninger. Jeg finder det naturligt, at Sejlskibsrederi-Foreningen fik en fyldigere Repræsentation. Der vil sandsynligvis senere komme flere nautiske Foreninger til, som ogsaa vil blive repræsenteret i Fællesrepræsentationen, og derved vilde Sejlskibsrederi-Foreningen komme i endnu højere Grad i Mindretal. Om Udgifterne for Foreningen ved en forøget Repræsentation vilde blive forøgede, ved jeg ikke. Det kan efter min Mening i alt Fald kun være Rejsseudgifterne, og det vilde Foreningen vel

nok kunne overkomme. Jeg tilføjer, at jeg mener, vi bør være lige saa stærkt repræsenteret som Dansk Dampskibsrederi-Forening, og jeg henstiller til Forsamlingen, om det ikke vil være rigtigt at udtale i en Resolution, som senere vil komme frem, at man anmoder Bestyrelsen om at arbejde hen til, at Foreningen bliver fyldigere repræsenteret i Fællesrepræsentationen.

Sekretæren: Som det vil være d'Hrr. bekendt, er *Dansk Søfartstidende* Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, men den Tanke er nu opkommen, at søge Bladet knyttet til den Institution, som vi dog maa erkende er Centralorganisationen, nemlig Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Som Forholdet nu er, kan Bladets Stilling i mange Tilfælde blive ret vanskelig. Jeg behøver ikke at gaa langt tilbage i Tiden for at finde Eksempler, der tydeligt viser, at Sejlskibsrederi-Foreningens Opfattelse af et Spørgsmaal kan være endogsaa væsentlig divergerende fra Fællesrepræsentationens. Det vilde fore alfor vidt at nævne noget Eksempel, men at Bladets Stilling i saadanne Tilfælde bliver i høj Grad besværliggjort, vil d'Hrr. kunne forstaa deraf, at Bladet for det første har et meget stort Hensyn at tage til Sejlskibsrederi-Foreningen. Selv om Bladet ikke ved Kontrakt eller paa anden Maade er udtrykkelig bundet til at følge Foreningen, vil der alligevel være en vis moralsk Forpligtelse, som en Redaktion aldeles ikke kan sidde overhørig. Men ved Siden deraf har *Dansk Søfartstidende* ogsaa en vis Forpligtelse til at følge Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, idet vi, som jeg nævnte før, nødvendigvis maa erkende, at Fællesrepræsentationen er Centralorganisationen for vor Skibsfart. Jeg mener derfor, at man vilde kunne gøre Stillingen ganske væsentlig klarere for Bladet og ligeledes for Foreningen og Fællesrepræsentationen, om Bladet for Fremtiden kunde blive det officielle Udtryk for Fællesrepræsentationen.

Men hvis man fra Foreningens Side stiller et saadant Forslag, maa man gøre sig klart, at dette er et imødekommende Tilbud, idet man, hvis det blev modtaget, vilde give Fællesrepræsentationen Andel i et Aktiv, som hidtil først og fremmest har været betragte som tilhørende Sejlskibsrederi-Foreningen. Derfor mener jeg, at Billighed taler for, at Foreningen til et saadant Forslag til Fællesrepræsentationen bør knytte det Krav, som Mægler A. Hansen, Svendborg, og Mægler H. A. Hansen, Thuro, lige har taget til Orde for, idet man nemlig bør sige til Fællesrepræsentationen: Vi vil give Jer Andel i Bladet, men ønsker til Gengæld at sikre os en fyldigere Repræsentation indenfor Centralorganisationen; for at vi med endnu større Vægt end hidtil kan gøre vor Mening gældende i de enkelte Tilfælde. (Hør! Hør!). Det er vanskeligt for Bladets Bestyrelse at bringe den Sag frem og lige saa vanskeligt er det for Fællesrepræsentationen, fordi Forholdet nu er det, som det for Resten har været tidligere, at Formanden for Fællesrepræsentationen tillige er Formand i *Dansk Søfartstidendes* Bestyrelse. Hvis man altsaa ønsker at realisere den Tanke, som nu er bragt paa Bane af Fyns Kredsstyrelse, mener jeg, at det maa være Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der bringer Sagen frem for Fællesrepræsentationen.

Havnefoged Møller, Svendborg: Naar man ikke er ganske villig til at imødekomme Ønsket om en stærkere Repræsentation af Afdelingen for mindre Skibe indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse, kunde det maaske synes lidt besynderligt at ville stille Krav om en stærkere Repræsentation af selve Foreningen indenfor Fællesrepræsentationen. Men det er dog ganske naturligt, at der, efterhaanden som Sejlskibsrederi-Foreningen har faaet større Betydning over for Landets Skibsfart, kommer Ønsker op om, at Foreningen

fik flere Repræsentanter i Fællesrepræsentationen. Det er jo ligeledes rimeligt, at Sejlskibsrederi-Foreningen, der altid har brugt *Dansk Søfartstidende* som sit Organ, vil virke hen til, at Fællesrepræsentationen ogsaa anlager Bladet som sit Organ. Man vilde derved opnaa, at Medlemmerne af Sejlskibsrederi-Foreningen fik fyldigere Kendskab til, hvad der foregik inden for Fællesrepræsentationen. Særlig Fyns og Ærø Kredse er jo som Aktionærer knyttet til Søfartstidende, og det ligger derfor i disse Kredses Interesse, om Bladet kunde blive Organ for Fællesrepræsentationen, idet det derved maaske vilde vinde større Udbredelse og dermed større Indtægt. Dette sidste skal dog lades ganske ude af Betragtning. Hovedsagen er, at man vilde opnaa større Kendskab til de Angiggende, der beskæftiger Fællesrepræsentationen. Jeg er dog ikke paa det rene med, hvorledes man skulde bære sig ad med at lilbyde Fællesrepræsentationen noget som helst m. H. t. *Dansk Søfartstidende*, thi, saa vidt jeg véd, er f. Eks. Dansk Dampskibsrederi-Forening en af de større Aktionærer i Bladet.

Jeg kan ganske slutte mig til de af de foregaaende Talere fremsatte Ønsker om, at Fællesrepræsentationen maatte anerkende *Dansk Søfartstidende* som sit Organ.

Navigationsslærer Christensen, Marstal: Denne Sag har ikke været drøftet inden for vor Kredsstyrelse, men jeg tror at turde sige paa Ærø Kredsafdelings Vegne, at man fra dens Side ganske kan slutte sig til Forslaget.

Sekretæren: Det glæder mig at høre, at Forslaget vinder Tilslutning i denne Forsamling, og jeg tror at turde sige paa Forhaand, at det ogsaa fra anden Side vil blive mødt med ikke ringe Sympati. Det, som er Hovedformalet, er at faa tilvejebragt rene Linier, saaledes at Bladet kan tage bestemt Standpunkt over for Regering og Rigsdag. Det maa være saadan, at i Fællesrepræsentationen udkæmpes og udlignes Meningsforskellighederne, saaledes at man ud ad til kan staa samlet. Det er Fællesrepræsentationens store Betydning, at den kan staa som et samlet Udtryk for Søfartens Organisationer over for Myndighederne.

I Bestyrelsesmødet i Gaar blev det bemærket, at denne Ordning kunde medføre forøgede Udgifter for Foreningen. Jeg antager, at man derved mener, at Fællesrepræsentationen maatte forlange et større aarligt Tilskud af Foreningen end hidtil ydet. Jeg skal dertil sige, at Forholdet er jo dog det, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening kommer med et efter min Mening rigtig godt Tilbud. Som Følge deraf maatte vi kunne forlange, at man tog Hensyn til Sejlskibsrederi-Foreningens Ønsker, maaske ogsaa paa det Punkt, at man uden videre indrømmede Foreningen 4 Repræsentanter i Fællesrepræsentationen uden derfor at forhøje det aarlige Tilskud. Det at faa et Organ for en saadan Repræsentation, betyder dog ikke saa lidt. Her er tilmed den gunstige Omstændighed, at vi kommer aldeles ikke med Krav om noget Tilskud af Fællesrepræsentationen til Bladets Drift, hvad der er ganske almindeligt i lignende Tilfælde. Jeg skal blot nævne et nogenlunde analogt Forhold, nemlig det mellem Grossererersocietetet og Dagbladet »Børsen«. Der nævntes for et Par Aar siden paa en Generalforsamling som en yderligt tiltalende Omstændighed, at man det Aar kunde nøjes med at betale, saa vidt jeg husker, 16,000 Kr. i Tilskud til Bladet. Her er Forholdet et ganske andet. Bladet betaler sig selv, og vi forlanger ikke Spor af Tilskud fra Fællesrepræsentationen. Vi byder den tværtimod alle Fordele, sparer den for en Udgift, som lignende Organisationer har, nemlig et stort Tilskud til deres Organ. Derfor mener jeg, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening er i sin gode Ret til at sige: Naar vi kommer med dette Blad, maa vi have de 3 eller 4 Repræsentanter — hvor mange man nu vil — uden at det kommer til at koste Foreningen noget yderligere,

fordi det Tilbud, vi stiller, er for en Del at betragte som et Tilbud om Overdragelse af et ganske godt Aktiv.

I Anledning af en Bemærkning, der faldt før, skal jeg tillade mig at oplyse, at Dampskibsrederiforeningen ikke er Aktionær i *Dansk Søfartstidende*.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Jeg er ikke rigtig klar over, hvad det er, der ønskes. Jeg forstaar inderlig godt, at *Dansk Søfartstidendes* Stilling ofte kan være vanskelig. Det er Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og der forekommer efter Hr. Redaktør Kroghs Udsagn hyppig Tilfælde, hvor Sejlskibsrederi-Foreningens Opfattelse kommer i Modstrid med Fællesrepræsentationens, saaledes at man ikke kan følge den ene uden at støde den anden. Det vil man ved den ny Ordning søge at undgaa. Men saa bliver Spørgsmaalet: Bliver Bladet Organ for Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Tilfælde, hvor der opstaar Meningsforskelligheder. Det er ikke let at udtykke baade Dampskibenes Ønsker, Sejlskibenes Ønsker, de mindre Sejlskibes Ønsker osv. Saafremt denne Ordning træder i Kraft, hvis Ønsker er det da, der bliver repræsenteret i det Blad, der er Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederi-Forening? Bliver det i Tilfælde af Meningsforskel Dampskibenes eller Sejlskibenes?

Sekretæren: Jeg sagde før, at det gælder om at faa rene Linier, først og fremmest overfor Myndighederne. Det samme Princip, som er gennemført inden for Fællesrepræsentationen, at Stridigheder afgøres inden for de fire Vægge og over for Regering og Rigsdag fremtræder man samlet, maa saa vidt muligt ogsaa gennemføres for *Dansk Søfartstidendes* Vedkommende. Der er den Ting at bemærke, at Søfartstidende er og bliver vel alle Dage et uafhængigt Aktieselskab. Dets Redaktion er bundet ved en Kontrakt med dette Aktieselskabs Bestyrelse, og denne Kontrakt hjemler allerede, som Forholdet er nu, fuldstændig Handlefrihed i alle redaktionelle Spørgsmaal, dog naturligvis saaledes, at Redaktionen staar Bestyrelsen til Ansvar for sine mer eller mindre gode Gerninger. Saadan maa Forholdet vel altid blive. Jeg mener, at under en Ordning som den her paatænkte maa Bladet beraade sig med sin Samvittighed og Kredsen rundt omkring, som Bladet hidtil har gjort, men det maa, navnlig naar Dansk Sejlskibsrederi-Forening bliver fyldigere repræsenteret i Centralorganisationen, være berettiget til, hvis Situationen fordrer det, at sige: Nu har Fællesrepræsentationen taget det og det Standpunkt, dette Standpunkt bliver derfor gyldigt som hele Skibsfartens Standpunkt. Det maa Bladet i givet Tilfælde i alt Fald være berettiget til at følge. Jeg mener derfor, at Bladet kan ikke paa Forhaand bindes til en bestemt Ordning, saaledes at det kun bringer, hvad Fællesrepræsentationen vil, lige saa lidt som det nu for Tiden er bundet til at bringe, hvad Sejlskibsrederi-Foreningen vil. Der maa blive et Spillerum, som det maa være Redaktionens egen Sag at benytte efter bedste Skøn.

Havnefoged Møller: Det forekommer mig, at *Dansk Søfartstidende* ved en saadan Ordning bliver hele den danske Skibsfarts Repræsentant. At der kan opstaa forskellige Opfattelser af en Sag, er en Selvfølge, men jeg tvivler ikke om, at Søfartstidende vil blive ved at nære stor Interesse for dansk Sejlskibsfart, saasom og eftersom det egentlig var den, som skabte Bladet. Man kunde ikke være saa ubetænsksom i Redaktionen at lade Dansk Sejlskibsrederi-Forening staa tilbage og følge først og fremmest Dampskibsrederi-Foreningens Interesser. Jeg tror, man med fuldkommen Ret tør overlade sin Skæbne i Redaktionen's Hænder og være fuldstændig overbevist om, at hvor Redaktionen kan arbejde hen til en Fordel for Sejlskibsrederi-Foreningen, vil Søfartstidende ikke holde sig tilbage. Jeg tror nok, at det

hidtil har forsvaret den danske Sejlskibsfart. Der var en Tid i Begyndelsen, hvor det syntes, som om man glemte, at det var danske Sejlskibsinteresser, man skulde værne om, og holdt sig mere til Dampskibenes, men det er jo nu forbi, og man kan ikke nægte, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening virkelig har haft en god Støtte i *Dansk Søfartstidende*. Der er derfor ingen Grund til at frygte for, at Sejlskibsinteresserne ikke vil blive varetaget af Søfartstidende, ogsaa naar Bladet bliver Organ for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Mægler H. A. Hansen: Maa jeg tilføje, at *Dansk Søfartstidende* er et Aktieselskab, i hvis Bestyrelse der er Repræsentanter saa vel for Sejlskibsrederne som for Dampskibsrederne, og at Søfartstidende ikke kan gaa udenom Sejlskibenes Interesser, lige saa lidt som den kan gaa udenom Dampskibenes Interesser, turde være ret indlysende.

Der er ogsaa en anden Side af Sagen, som jeg mener har en Fremtid for sig. Hvis *Dansk Søfartstidende* bliver Fællesrepræsentationens Organ og eventuelt længere frem i Tiden ogsaa bliver Organ for andre Institutioner, vil det kunne medføre Fordele. Jeg skal i denne Forbindelse nævne Tilskudet fra Staten for forskellige Bekendtgørelser, hvilket Tilskud nu gaar ganske udenom *Dansk Søfartstidende*. Saa vidt jeg forstaar, er det et ret betydeligt Beløb, som gaar til Søkortarkivet, ikke sandt? (Sekretæren: Jo.) Der kunde være al Anledning til at arbejde paa, at dette kom *Dansk Søfartstidende* til Gode, idet Bladet er mere udbredt end Meddelelserne fra Søkortarkivet og kommer til mange Folk, som disse ikke kommer til. Man bør støtte og styrke Søfartstidende paa alle Omraader. Idet Bladet kommer i nærmere Forbindelse med Centralorganisationen, bliver dets Indflydelse større. Jeg maa meget anbefale den foreslaaede Ordning.

Mægler Sophus Hansen, Thurø: Jeg kan meget anbefale den foreslaaede Ordning, og tillige at Dansk Sejlskibsrederi-Forening bliver fylgigere repræsentere i Fællesrepræsentationen og derigennem faar større Indflydelse. Det vil sikkert have Betydning nu, da vi mere og mere indser, at alt, hvad vi ønsker fremmet hos Regering og Rigsdag, skal gaa igennem Fællesrepræsentationen.

Kapt. Jensen, Hellerup: I Afdelingen for mindre Skibe var der tidligere en Del Utilfredshed med den Maade, hvorpaa man ofte blev behandlet fra Søfartstidendes Side. Naar en eller anden Skibsfører skrev ind om det eller det Fyr eller Vager, saa blev det i Reglen puttet i Papirkurven, hvis der var noget mindre fornuftigt eller heldigt i Udtryksmaaden. Jeg ved ikke, om noget lignende har fundet Sted i den ny Redaktions Tid, men jeg haaber ikke, det vil ske oftere. Jeg tror heller ikke, det vil ske saa let nu, idet vi nu har den Ordning, at Vedkommende indsender det, han vil have frem, til Sekretæren for Afdelingen, hvorfra det saa gaar videre til Redaktionen. Det er en fuldkommen korrekt Fremgangsmaade, og derved bliver det indsendte optaget paa en anden Maade. Vor Sekretær undersøger, om der er noget sundt og fornuftigt i det, der bliver fremført, og hvis der er det, lader han det gaa videre.

Sekretæren: Kaptajn Jensen har jo i Grunden selv svaret paa det, han kom frem med, derved, at han nævnte, at der er truffet den Ordning med Afdelingen for mindre Skibe, at Indlæg fra Afdelingens Medlemmer først gaar ind til Afdelingens Sekretær. Jeg tror, det er en fortræffelig Ordning. Afdelingens Sekretær har lettere ved at faa de paagældende Medlemmer i Tale, han er dem nærmere paa Livet, og han vil Bladet henholde sig til i et og alt. Jeg betænker mig ikke paa at sige, at Redak-

tionen vil gaa endog meget langt, naar Afdelingens Sekretær ønsker en Sag bragt frem. Jeg tror at turde sige, at naar vi følger den Ordning til Punkt og Prikke, vil Rivninger af den Art, Kaptajn Jensen omtalte — og som jeg maa indrømme der har været en Gang imellem, selv om Tilfældene ikke er saa mange, som man af Klagernes Røst skulde antage — ikke indtræffe mere.

Kaptajn Smith, Marstal: Jeg vil gerne bede d'Hrr. ikke glemme Afdelingen for mindre Skibe, hvis Dansk Sejlskibsrederi-Forening faar 4 Medlemmer i Fællesrepræsentationen.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal: Jeg skal tilde mig at fremdrage, at da Hr. Redaktør Krogh blev ansat som Sekretær, blev det lige straks fremdraget i Bestyrelsen, at man ikke maatte forglemme Hensynet til Sejlskibene; deres Interesser skulde stedse varetaget, hvorledes det saa gik med det andet. Kom det ikke frem i Bestyrelsen? (Formanden: Jo).

Dirigenten: Der er nu fremkommet Udtalelser fra 3 Kredsafdelinger, nemlig Fyns og Æros Kredsafdelinger og Afdelingen for mindre Skibe. Maaske Medlemmer af de andre Afdelinger ogsaa kunde have Lyst til at udtale sig.

Formanden: Mine Herrer! Efter den Forhandling, som er foregaaet om dette Spørgsmaal, vilde en, der var uindviet i vor Forretningssang, let modtage det Indtryk, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening havde Grund til at føle sig brøstholden over den Maade, hvorpaa vore Anliggender varetaget af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Jeg tager derfor ikke i Betænkning at sige, at noget saadant ingelunde er Tilfældet. Jeg har været Medlem af Fællesrepræsentationen lige fra dens Stiftelse, og jeg kan Sandheden tro erklære, at der endnu ikke er forekommet et eneste Spørgsmaal, indbragt af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, som ikke er blevet modtaget med den allerstørste Velvilje af Repræsentanterne for de andre Foreninger. Man har endog ved flere Lejligheder sagt, at det er Sejlskibsrederi-Foreningen, der er den ledende, for Flertallet af Forslagene kommer fra den. Jeg gentager, at det endnu ikke er passeret, at der har været nogen Stridighed om det, som saaledes er fremdraget fra vor Side.

Paa den anden Side vil jeg ogsaa erkende, at naar Dansk Dampskibsrederi-Forening har 4 Medlemmer i Repræsentationen, kunde der være Anledning til, efterhaanden som vor Forening vokser sig stor og stærk, at kræve flere end to Medlemmer. Jeg har ikke Fællesrepræsentationens Vedtægter ved Haanden og kan derfor ikke sige, om en saadan Forøgelse af Repræsentanternes Antal lader sig gennemføre uden en Vedtægtsforandring, men jeg vil undersøge det, og jeg tror at turde sige paa Bestyrelsens Vegne, at man meget varmt vil støtte det nu fremkomne Forslag. Vi faar nu se, om det vilde kræve en Vedtægtsforandring. En saadan er jo altid forbundet med noget Besvær. Jeg tror ikke, at en større Repræsentation for vor Forening vilde føre med sig, at vort Tilskud til Fællesrepræsentationen blev større. Vi maatte i paakommende Tilfælde gøre opmærksom paa, at det har vi ikke Evne til, medmindre vi forhøjer det Kontingent, der svares til vor Forening. Sikkert er det, at en Forøgelse af vore Repræsentanternes Antal vilde give vor Forening større Rejseudgifter. Der holdes ikke saa faa Møder: 4 ordinære Møder og dertil ekstraordinære Møder, og skal der være Mening i, at vi faar en sydligere Repræsentation for at kunne gøre vore Anskuelse gældende paa en stærkere Maade, maa selvfølgelig alle vore Repræsentanter møde.

Jeg skal tilføje, at jeg føler mig overbevist om, at min ærede Kollega i Fællesrepræsentationen ligesom jeg vil

behandlet Sagen med den største Omhu efter den Forhandling, som har fundet Sted i Dag.

Translatør Rasmussen: Jeg skal bemærke, at jeg slet ikke har noget imod den foreslaaede Ordning. Naar jeg fremkom med mine Bemærkninger før, havde det en ganske speciel Grund, som jeg ikke ønsker at udtale saaledes, at den kommer Offentligheden for Øre.

Derefter førtes Forhandlingen nogen Tid for lukkede Døre, hvorefter Forhandlingen for aabne Døre genoptoges.

Konsul Lund, Rønne: Vi fra Bornholms Kredsafdeling ser meget gerne, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening tager sig saa meget som muligt af Afdelingen for mindre Skibe. Det har været svært for os at holde sammen paa Medlemmerne i den. Den mindre Afdelings Medlemmer synes at nærme nogen Antipati mod Dansk Søfartstidende. De gør gældende, at der ikke bliver taget tilstrækkeligt Hensyn til dem. Om det er rigtigt, tør jeg ikke sige, men sikkert nok er der enkelte Tilfælde, hvor de ikke er blevet saa godt behandlet, som de maaske burde have været. Det var under den forrige Redaktion, saa man kan ikke bebrejde den nuværende Redaktion det. Det er et Faktum, at Mængden af større Skibe gaar tilbage her i Danmark. Er der noget, som skal holde Sejlskibsfarten oppe, er det den mindre Skibsfart. Jeg vil derfor indstændigt anbefale, at man særlig har Øjnene henvendt paa Afdelingen for mindre Skibe og gør for den, hvad der paa nogen mulig Maade kan gøres.

Kaptajn Nielsen, Svendborg: Jeg vil paa den mindre Afdelings Vegne sige, at vi slutter os til Forslaget angaaende Søfartstidende og Fællesrepræsentationen. Dog formener vi, at da de mindre Skibe har deres Særinteresser, var det rimeligt, om de blev direkte repræsenteret i Fællesrepræsentationen, og jeg vil derfor paa det varmeste anbefale, at Bestyrelsen ved eventuelt Valg af flere Medlemmer til Fællesrepræsentationen har det i Erindring, at mindst et af disse bliver valgt af den mindre Afdeling.

Dirigenten: Der er stillet følgende Forslag til Resolution:

Idet Generalforsamlingen erkender, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening ved alle Midler bør støtte Skibsfartens Centralorganisation i dennes Bestræbelser for at fæstne og udvide sin Stilling som raadgivende Myndighed i Skibsfartens Anliggender over for Lovgivningsmagt, Administration og andre Myndigheder, bemyndiger den Bestyrelsen til at søge gennemført, at Foreningens Medlemsblad anerkendes som officielt Organ for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og at Foreningen som Ækvivalent herfor opnaar Ret til at indsætte 4 Repræsentanter i Fællesrepræsentationen.

Havnefoged Møller: Jeg vil meget anbefale Resolutionen til Vedtagelse af Generalforsamlingen.

Ovenstaaende Resolution vedtoges enstemmig.

Marineminiaterlets „Bekendtgørelser for Søfarende“.

Kaptajn C. Minor Rasmussen, Kjøbenhavn: Mine Herrer! Som Dem bekendt sorterer et stort Antal Sager vedrørende Søfarten under Marineministeriet, og der figurerer paa dette Ministeriums Budget en Udgiftspost, som hedder: »Bekendtgørelser for Søfarende«. Disse Bekendtgørelser gaar særlig ud paa at gøre de Søfarende opmærksom paa de Farer, der truer dem: drivende Vrag,

Uregelmæssigheder ved Fyr, Afholdelse af Skydeøvelser og lignende, som det maa siges at være nødvendigt for de navigerende at have Kundskab om. Det er derfor vigtigt, at disse Oplysninger kommer til de flest mulige Søfarendes Kundskab. Ved at lægge Mærke til, i hvilke Blade Ministeriet averterer disse for Søfarten vigtige Meddelelser, er jeg kommet til det Resultat, at det ikke altid er i de, som er mest læst i Søfartskredse. Jeg skal saaledes nævne, at de Skydeøvelser, som den danske Marine nylig anstillede Nord for Saltholmsflakket, blev averteret i nogle københavnske Dagblade, f. Eks. i »København«, men ikke i Dansk Søfartstidende. En anden Skydeøvelse i Smaalandsfarvandet blev averteret i Bladet »Sejlsport«, der er Organ for Lystsejlad, men ikke i Søfartstidende. Det synes løjerligt, at Ministeriet averterer mere for Lystsejlere end for Koffardifarende. Da Dansk Søfartstidende er udbredt i alle Søfartskredse, ligesom ogsaa Skihsførere i Udlandet faar det regelmæssig tilsendt, synes det naturligt og ønskeligt, at alle Oplysninger angaaende Søfarten, som vedkommende Ministerium tilstiller andre Blade, ogsaa blev tilstillet Søfartstidende direkte, i Stedet for at Bladet nu ofte maa skaffe sig disse Oplysninger ad andre Veje. Hvis den ærede Forsamling kan slutte sig til det her fremsatte, finder jeg, det var rigtigt, om Dansk Sejlskibsrederi-Forening tilkendegav Marineministeriet sine berettigede Ønsker i denne Henseende. (Hør! Hør!) Jeg overrækker hermed Dirigenten et Forslag til Resolution.

Dirigenten: Der er fremkommet følgende Forslag til Resolution:

Idet Generalforsamlingen udtaler, at de fra Marineministeriets Admiralitetsdepartement udgaende »Bekendtgørelser for Søfarende« ikke vil kunne skaffes større og sikrere Udbredelse blandt de Søfarende end ved Offentliggørelse i Foreningens Medlemsblad, opfordrer den Bestyrelsen til at arbejde for, at samtlige de nævnte Bekendtgørelser fra Marineministeriet direkte tilstilles Foreningens Medlemsblad, Dansk Søfartstidende, til Offentliggørelse.

Redaktør Findling, Marstal: Jeg har særlige Betingelser for at give Oplysninger om denne Sag, idet den vedrører mig personlig og det Blad, jeg er Udgiver af, nemlig »Ærø Avis«, som man nok kan sige ikke alene er et Dagblad, men ogsaa et Søfartsblad. Her er ikke faa Marstalboere til Stede, og de vil sikkert erkende, at de gennem en lang Aarrække har kunnet læse disse Meddelelser fra Marineministeriets Admiralitetsdepartement i »Ærø Avis«. Men disse Bekendtgørelser, som altid før har været tilsendt »Ærø Avis«, er fra 1ste Januar 1908 frataget den og — jeg beder Forsamlingen undskyldte, at jeg er nødt til at fremsætte denne Oplysning — overført til et andet Blad paa Ærø. Det er ikke Misundelse, som taler ud af mig, men jeg finder det i højeste Grad mærkeligt, eftersom »Ærø Avis« længe før min Tid har haft disse Bekendtgørelser. Saa pludselig standser de. Jeg skrev da ind til et Annoncebureau, hvorigennem mit og vist ogsaa andre Blade har faaet tilsendt disse Bekendtgørelser, om det ikke var ved en Fejltagelse, at de var gaaet til »Ærø Folkeblad«, men det var ingen Fejltagelse. Jeg beder Dem ikke misforstaa mig, jeg vil ikke angribe »Ærø Folkeblad« og dets Redaktion. Men naar en Bekendtgørelse skal komme til de Folk, som den vedrører, skal den komme i det Blad, som de læser. Og det er vitterligt, at der er mange Skibsførere og Skibsinteresserede, som læser »Ærø Avis« og ikke mange, som læser »Ærø Folkeblad«. Jeg kan dokumentere det ved Hjælp af min Abonnementsprotokol og gennem Postkontoret. Jeg har følt mig i høj Grad forarget over denne Tilside sættelse og har ikke kunnet forstaa Motiverne til den. Jeg vil ikke, at Bekendtgørelserne skal tages fra »Ærø Folkeblad«, men

jeg finder det urigtigt, at de skal tages fra et Blad, som bevisligt har et større Abonnental, bestaaende af netop de Læsere, for hvem disse Bekendtgørelser har særlig Interesse, saaledes at de gennem dette Blad netop kommer til det Publikums Kundskab, for hvem de er bestemt.

Sekretæren: Det kunde maaske have Interesse at faa dokumenteret de Ting, som Kaptajn Minor Rasmussen omtalte. Jeg har her et Eksempel af »København«, som d'Hrr. vil vide er et Blad, der i politisk Henseende staar den nuværende Regering meget nær. De omtalte Natskydeøvelser paa Saltholmsflakket skulde efter Bekendtgørelsen foregaa 3 Aftner mellem d. 12. og d. 23. Maj 1908 — hvis Forholdene tillod det, d. 13., 19. og 21. Maj. Naar der staar »Saltholmsflakket«, er det saaledes at forstaa, at det ikke blot er inde paa det helt læge Vand, hvor der ikke er Tale om at Sejlfartøjer kommer, men det er saa langt Nord for Flakket, at det er givet, at et Skib fra Kjøbenhavn til Malmø nødvendigvis maa passere det Felt, det drejer sig om. Marineministeriets Admiralitetsdepartement har da ogsaa tillagt Bekendtgørelsen om disse Natskydeøvelser saa stor Betydning, at det har bekendtgjort dem først d. 15. April 1908, derefter d. 10. Maj og atter d. 11. Maj i Blade som »København« og »Dannebrog«, der om muligt staar Regeringen endnu nærmere end »København«, samtidig med, at man ikke har fundet sig foranlediget til at tilsende *Dansk Søfartstidende* dem.—Jeg skal ikke komme ind paa at drage Sammenligninger mellem dette og andre Blade i denne Henseende. Uagtet jeg i meget vil kunne slutte mig til Hr. Redaktør Findlings Udtalelser, skal jeg her kun nævne, at med Søfartstidende er der jo det særlige Forhold, at ikke blot er Bladet specielt for Søfarende, men det bliver af Rederierne sendt ud til Skibe, netop fordi de har Brug for det. Disse Bekendtgørelser er altsaa slet ikke bleven sendt til *Dansk Søfartstidende*; alligevel har Bladet optaget dem, fordi jeg mener, at Søfartstidende har en bestemt Forpligtelse til at bringe alle Meddelelser af denne Art, der, Kilderne uanset, kommer til dets Kundskab. Bladet bringer dem altsaa paa eget Ansvar og paa egen Bekostning, men det er et mærkeligt Forhold. Da man i sin Tid har bevilget paa Rigsdagen Midler til Bekendtgørelser for Søfarende, har man naturligvis gjort det med den Motivering, at det var nødvendigt, at Staten støttede Skibsfarten ved saadanne Bekendtgørelser, men det er da højst besynderligt, at man saa administrerer det bevilgede Beløb paa den Maade, som her er dokumenteret: at man offentliggør en Sag af væsentlig Interesse for Skibene og navnlig for Sejlskibene, i politiske Dagblade, der staar Regeringen nær, men vist nok kun undtagelsesvis kommer en Navigator i Hænde, samtidig med at man ganske rolig forbigaar Skibsfartens eget Organ. Det er maaske ikke rigtigt at bruge stærke Udtryk, lad mig derfor nøjes med at sige, at man har til en vis Grad i denne Sag sejlet under et andet Flag, end man burde.

Saa vidt jeg ved, tilsendes Bekendtgørelserne 13—14 Blade over hele Landet, og disse Blade er valgt ud fra Synspunkter, som man kun tildels vil kunne godkende i denne Forsamling. Man har — efter hvad der er fortalt mig i selve Admiralitetskontoret — valgt Blade i de forskellige Søfartscentre, som maa antages for en væsentlig Del at komme de Søfarende i Hænde. Dette vil man sikkert kunne billige herfra. Men man har ogsaa valgt en Række Blade, som kun har det Fortrin at staa Regeringen meget nær i politisk Henseende.

Ved det Eksempel, som Kaptajn Rasmussen nævnte, om Bekendtgørelsen i Bladet »Sejlsport«, kommer vi helt ud i det komiske. »Sejlsport« er vel Organ for en Del af Søfarten, men en ganske særlig Del, nemlig Lystsejladsen, om hvilken man maa antage, at naar dens Dyrkere endelig vil have disse Underretninger, maa de have Raad til at skaffe sig dem gennem de andre Blade. Det drejer sig her om en Bekendtgørelse om Natskyde-

øvelser i Karrebæksminde Bugt; den findes bekendtgjort i »Sejlsport« af 18. Juni d. A., og Bekendtgørelsen er undertegnet: Panserskibene »Herluf Trolle«, »Olfert Fischer« og »Skjold«.

Der staar altsaa ikke, at Bekendtgørelsen kommer fra Admiralitetsdepartementet, men set fra Søfartens Standpunkt kan det være ligegyldigt, om Bekendtgørelsen er undertegnet det ene eller det andet, saavel Panserskibene som Admiralitetsdepartementet er Led af Orlogsmarinen. Det virkelige Forhold maa jo dog være det, at man har brugt Statens Midler til at offentliggøre i Yachtforeningens Organ Meddelelser om disse Skydeøvelser, samtidig med at man ikke har fundet sig foranlediget til at offentliggøre de samme Meddelelser i *Dansk Sejlskibsrederi-forenings Organ* — eller i Virkeligheden: den samlede Skibsfarts Organ.

Jeg skal nævne endnu et Eksempel, som jeg finder ganske karakteristisk. Det er Bekendtgørelserne for Søfarende Nr. 42 og 43, begge udgaaet fra Admiralitetsdepartementet d. 11. Juni d. A. Den ene angaar den den Gang forestaaende Inddragning af Fyrskibet »Kobbergrund« og Udlægning af Fyrskibet »Østre Flak« i Kattegat. Det andet angaar Fundet af en Vragmast ved Falsterbo. Begge Meddelelser vilde sikkert kunne have stor Betydning for Navigatører i de paagældende Farvande, men de er tilstillet disse politiske Dagblade men ikke Organet for Søfart. Hvis Organet for Søfarten vil have dem, maa det se at finde dem i de Regeringen nærstaaende Blade.

Jeg kunde nævne endnu en Række Eksempler, men jeg antager, at de fremdragne er fuldt tilstrækkelige til at dokumentere Rigtigheden af, hvad der er blevet udtalt.

Kaptajn Fischer, Vejle: Jeg synes, vi nødigt skulde blande Politik ind i vore Forhold.

Dirigenten: Jeg vilde have gjort en lignende Bemærkning som Hr. Kapt. Fischer.

Redaktør Findling: Det forekommer mig, at der i Resolutionen efter Ordet »Medlemsblad« burde tilføjes saadan noget som »og i andre Blade paa Pladser, hvor der er stor Søfart«.

Dirigenten: Der stilles altsaa Forslag, om at der i Resolutionen tilføjes f. Eks. følgende: »og i andre Blade, der har Betydning for de Søfarende«. Der maa da ogsaa i sidste Linie gøres en Tilføjelse efter Ordet »Medlemsblad«, f. Eks. saalydende: »og saadanne Blade som ovennævnte«.

Skoleinspektør Poulsen, Nordby: Kunde man ikke sidstnævnte Sted skrive: »tilstilles nævnte Blade til Offentliggørelse«?

Sekretæren: Jeg tror, Resolutionen vil være mindre heldig, hvis vi indfører disse Forandringer, navnlig hvis vi gaar saa vidt, at vi ikke udtrykkeligt fremhæver Medlemsbladet. Idet jeg bestemt betoner, at min Sympati er fuldstændig paa Redaktør Findlings Side, skal jeg gøre opmærksom paa, at naar vi som foreslaet nævner »andre Blade«, har vi dermed rakt Fanden den lille Finger. Vi har dermed overladt til Ministeriet at fortolke Tilføjelsen »andre Blade«. Vi kan sige os selv, at hvis vi indgaar til Ministeriet med dette, vil det svare: Vi har valgt de Blade, vi efter bedste Skøn har fundet egnede, denne Fortolkingsret ligger hos os, og den giver vi ikke Slip paa. Set fra Foreningens Standpunkt — og det er det Standpunkt, som vi i denne Forsamling først og fremmest maa indtage — kan vi ikke stærkt nok fremhæve, at det er Foreningens Medlemsblad, der skal have disse Meddelelser.

Redaktør Findling: Det har jo ofte Betydning at saadanne Bekendtgørelser kommer saa hurtigt som

muligt, og det forekommer mig derfor rigtigt, at de kom i enkelte Dagblade. Jeg finder, at Resolutioner foruden specielt at nævne *Dansk Søfartstidende* ogsaa bør indeholde Tilføjelsen om de andre Blade. Skulde Ministeriet saa sige: Vi har fortolket rigtigt, saa er jeg i Stand til at svare: Den Fortolkning er gal, De kunde lige saa godt efter den Fortolkning avertere i et Blad i Kina.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal: Kunde man ikke lade disse Bekendtgørelser offentliggøre gennem det Bureau, hvorigennem alle Bladene faar Meddelelser, nemlig Ritzaus Bureau? Saa fik alle Bladene dem.

Sekretæren: Denne Tanke er i og for sig meget smuk, men lader sig ikke gennemføre i Praksis. Man kan ikke vente, at Ministeriet vil sige til Rigsdagen: Vi har ikke Brug for de Penge, vi har faaet bevilget hertil. Det viser sig erfaringsmæssigt, at de Beløb, et Ministerium har faaet at raade over, giver det ikke Slip paa. Efter min Mening bør Resolutionen beholde sin oprindelige Ordlyd, men man kunde samtidig benytte Lejligheden til at sige til Ministeriet: Her er netop et Tilfælde, hvor Ministeriet burde henvende sig til Skibsfartens Organisationer og hos dem søge Oplysning om den rette Vej at gaa. Hvis det gjaldt et hvilket som helst andet Ministerium, f. Eks. Indenrigsministeriet for ikke at tale om Udenrigsministeriet, vilde det følge af sig selv, at man i et saadant Tilfælde henvendte sig til Fællesrepræsentationen om Oplysning. Her bør man benytte Lejligheden til udtrykkeligt at sige til Marineministeriet: Den Vej, I maa gaa, hvis I vil handle i Skibsfartens Interesse — og det er jo det Flag, I hejser — er at henvende Jer til Skibsfartens Organisation og der søge Oplysning om, hvor disse Bekendtgørelser rettelig bør komme frem. Og jeg nærer ikke Tvivl om, at man baade fra Dansk Sejlskibsrederiforening og fra Fællesrepræsentationens Side da vilde vide at træffe det rette Valg, som vilde tilfredsstille ikke blot Medlemsbladet, men ogsaa de lokale Blade i Søfartscentrerne.

Dirigenten: Redaktør Findlings og Sekretærens Standpunkter kunde vistnok forenes, hvis man gav Tilføjelsen følgende Form: »andre Blade, der efter indhentet Erklæring fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Betydning for Søfarende«.

Følgende Resolution vedtoges derefter enstemmig:

Idet Generalforsamlingen udtaler, at de fra Marineministeriets Admiralitetsdepartement udgaende »Bekendtgørelser for Søfarende« ikke vil kunne skaffe større og sikrere Udbredelse blandt de Søfarende end ved Offentliggørelse i Dansk Sejlskibsrederiforenings Medlemsblad (*Dansk Søfartstidende*) i Forbindelse med saadanne Blade i de enkelte Søfartscentre, som i saa Henseende af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart maatte skønnes at være af Betydning for de Søfarende, — opfordrer den Bestyrelsen til at arbejde for, at samtlige de paagældende Bekendtgørelser fra Marineministeriet direkte tilstilles Foreningens Medlemsblad samt saadanne Blade som ovenfor nævnt til Offentliggørelse.

Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende: Ristorno i Forsikringsforeningen for Søfolk. Fakse Havn.
Det eventuelle Forslag om en Bro fra Masnedø til Falster.

Translatør Rasmussen: Der har i Afdelingen for mindre Skibe været klaget over, at Fakse Havn er utiladeligt daarlig i Forhold til de høje Havnepenge. Skibene kan i visse Tilfælde ligge og forlise eller lide betydeligt Havari inde i Havnen. Havnen tilhører vist nok et privat Interessentskab (Formanden: Ja). Forskellige Skibsførere og Kredsformænd har henvendt sig

til dette Interessentskab men uden Frugt. Havnen er ikke blevet forbedret. Afdelingen for mindre Skibe har derfor ment, at der maaske ved en Henvendelse fra Hovedbestyrelsen til Ministeriet, som muligvis skal approbere disse Havnetakster, kunde opnaas en Forbedring af disse Forhold.

Der vil vist i næste Rigsdagssamling blive fremsat Forslag for Rigsdagen om Bygning af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster. Det er indlysende, at en saadan Bro selv i bedste Tilfælde vilde blive til Gene for Skibsfarten. Der har været Forslag fremme om Anlæg af en Tunnel i Stedet for en Bro, men jeg anser det for usandsynligt, at man skulde ville anlægge en Tunnel. Broen maatte jo helst være saaledes, at Skibene kunde sejle under den, men hvis dette var umuligt, burde der være truffet saadanne Foranstaltninger, at det blev let for Skibe, som kom under Kuling, at ankre sikkert op, eller der burde stilles en lille Damper til Disposition for at klare dem igennem.

Angaaende Ristornoen skal jeg kun bemærke, at vi ønsker, at den maa blive tilstillet Skibene hurtigst muligt.

Formanden: Der er vel en Repræsentant til Stede, der er lige saa kendt med Spørgsmaalet om Ristornoen i Forsikringsforeningen som jeg, men da han ikke melder sig, maa jeg maaske bemærke, at jeg har erfaret, at Sejlskibsafdelingen i Forsikringsforeningen staar meget godt. For det første Aar, 1906, er der et Overskud til Fordeling af omtrent 8,000 Kr. og for 1907 er der et ret betydeligt Overskud, vistnok 27—28,000 Kr. Nu mener man, at det vil være rigtigt at ristornere i 1908 Overskudet fra 1906 og i det kommende Aar Overskudet for 1907, saaledes at man under Forventning om, at der fremdeles bliver Overskud, holder Overskudet tilbage et Aarstid som en Slags Reservefond til Dækning af mulige større Erstatninger, som kunde fremkomme. Det forekommer mig at være en fornuftig Foranstaltning. Det smelter jo kun i et Aar; og det vilde jo ikke være behageligt, om Forsikringsforeningen, hvis der virkelig kom en større Ulykke, skulde blive nødt til at opkræve Ekstrakontingent: saa hellere lade det Overskud, som fremkommer, blive lidt længere i Selskabets Kasse. Det var Direktør Bramsen, som sagde mig at det var Tanken at forholde sig saaledes.

M. H. t. Fakse Havn skal jeg bemærke, at det er en privat Havn, men naar Forholdene er saa uheldige, som Hr. Translatør Rasmussen siger, er det en Selvfølge, at Bestyrelsen skal tage sig af Sagen og se, hvad der maatte være tierved at gøre. Jeg træffer ofte Direktøren for Kalkbrudene ved Fakse, Konsul Mortensen, og skal ikke forsømme, naar det sker næste Gang, at tale med ham om Sagen.

Kaptajn Jensen, Hellerup: Alle vore smaa Skibe har erfaret, at Fakse Havn er elendig. Naar man har fortøjet ved Bolværket og tror, at man er i Havn, er der stor Fare for at forlise, naar Vinden er østlig. Indsejlingen er ogsaa meget vanskelig, naar der er Kuling; ligger der da mange Skibe i Havnen, risikerer man at løbe ind i hele Flaaden.

M. H. t. Broen mellem Masnedø og Falster skal jeg bemærke, at det er meget vigtigt, at der tages fat paa den Sag i god Tid. Ellers gaar det lige som ved Anlægget af Broen over Limfjorden. Der blev den Gang sagt, at der skulde gøres baade det ene og det andet for at lette Skibene Passagen, men det skete ikke.

Det sidste Punkt paa Dagsordenen var:

Eventuel Forhandling om Æmner, som forebringes af Medlemmer.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Hr. P. M. Møller, Højebøge, Svendborg, har overleveret mig et Brev, der

vedrører Skibsfarten i dens Helhed. Sagen er værd at kende; jeg skal tillade mig at oplæse Brevet:

»Den 1. Juli 1907 er en ny Lov traadt i Kraft i England, hvorefter fremmede Skibe er ansvarlige for al Skade paa Menneskeliv, foraarsaget ved Arbejdet om Bord, ligesom engelske Skibe. Hvor vidtrækkende Loven er, tør jeg ikke udtale mig om, men ønsker at bringe følgende til den ærede Forsamlings Kundskab:

Omkring 20. Maj 1907 indtog S/S. »Laura« en Ladning Kul i Seaham Harbour og afsejlede, uden at nogen om Bord vidste, at noget usædvanligt var hændt. Den 3. Juni kom der Brev fra en Prokurator i Seaham, at et Stykke Kul under Skibets Lastning var faldet ned paa en af Kullempernes Tommelfinger, hvoraf han havde faaet Blodforgiftning og nu var død, hvilket Skibet vilde blive holdt ansvarligt for. Det viste sig imidlertid, at Ulykken var sket, inden Loven var traadt i Kraft for fremmede Skibe. »Laura« var i Time Charter, og da man fik Rede derpaa, holdt man Mannedsbefragteren som Arbejdsgiver ansvarlig, han maatte betale Lstr. 120 foruden 20 Lstr. i Omkostninger. Saavel S/S. »Laura« som S/S. »Peter Mærsk« er nu forsikret for den Slags Skade hos John Holmes & Son, London. Idet jeg tillader mig at gøre d'Hrr. Skibsredere opmærksom paa den store Risiko, Skibene løber efter denne Lov, skal jeg blot tilføje, at med Hensyn til Aktieskibene er vel kun Skibet ansvarligt, men for Partskibene hæfter, saa vidt jeg véd, alle Rederne med deres hele Ejendom.

Min Police for i Fjor vil jeg overgive til Mægler Hansen om nogen ønsker at gøre sig bekendt med den. (Undertegnet) P. M. Møller.

Det er en Sag, som jeg tror, vi kommer til at tænke lidt over. Dersom nogen af d'Hrr. ønsker at se denne Police, vil den være at se paa Christensen & Co.s Kontor her i Svendborg.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing, Jylland: Som det vil være Dem bekendt stod der i *Dansk Søfartstidende* for 11. Juni d. A. en Artikel af Kaptajn Kusk Jensen om Pensionering af alle Søfarende. Kaptajnen har henvendt sig til Formanden og mig og bedt os gøre opmærksom paa Sagen, for at man kunde se, om man vilde kunne slutte sig til den. Hans Motivering er den, at der for Tiden er Mangel paa Søfolk, dels fordi mange Søfolk i en kraftig Alder gaar over i andre Livsstillinger, dels fordi der er langt mindre Tilgang end tidligere; begge disse Forhold beror efter hans Mening derpaa, at det kun er faa Søfolk, som kan lægge noget til Bedste til en ældre Alder, hvorfor Folk hellere vælger en anden Livsstilling. Han er selvfølgelig ikke blind for, at en saadan Pensionering vilde medføre Udgifter for Rederne, men han mener, at dette langt vilde opvejes derved, at der blev større Tilgang baade af almindelige Søfolk og af Navigatorer, som der jo ogsaa er Mangel paa. Han siger, at han vilde kunne paavise en Mængde Styrmande, som har forladt Søen, fordi de indsaa, at de havde for lidt at vente sig, naar de blev gamle. Kaptajn Kusk Jensen mener selvfølgelig, at der skulde ydes et Tilskud af Sømandene selv til Pensioneringen, og ligeledes et Tilskud af Rederierne og af Staten.

Det er mig ikke klart, hvorledes den Sag skal gribes an, og om den i det hele taget vil vinde Tilslutning fra de forskellige Sider. For mig staar det saaledes som vel for de fleste, at i de Tider, vi nu har, skal man være noget varsom med stadig at lægge Byrder paa Rederne; disse Byrder skulde jo gerne opvejes af reelle Goder.

Jeg har lovet at fremsføre Sagen her. Det er jo ikke noget, der kan gennemføres paa et eller to Aar, men det kunde maaske komme frem igen til næste Aar. Jeg vil bede d'Hrr. Skibsredere tænke over Sagen.

Dirigenten: Da Tiden er saa fremskreden, vil jeg henstille til d'Hrr., at vi uden Diskussion tager Hr.

Havnefoged Rasmussens Udtalelser til Efterretning. Vi kan jo alle være enige om, at det baade er en filantropisk og gavnlig Sag.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal: Maa det være mig tilladt at spørge om, hvorvidt Bestyrelsen har taget Stilling til Spørgsmaalet angaaende Føreren paa Skoleskibet »Viking«, eller om den overhovedet tænker at beskæftige sig dermed?

Formanden: Der er ikke indgaaet til Bestyrelsen noget om Sagen, men det er jo rimeligt, at den kommer for i Bestyrelsen, og saa skal den naturligvis blive Genstand for en indgaaende Behandling.

Skibsreder J. C. Carlsen: Vi kender jo allesammen den Bestemmelse, Forretningsudvalget for Bestyrelsen af Skoleskibet »Viking« har taget angaaende Førerposten paa »Viking«, og vi er vist alle enige om, at det er for tidligt, denne Bestemmelse er blevet taget. Man burde først have ladet Skibet komme hjem, saa at man havde kunnet forhøre Mandskabet. Det skete betyder en Krænkelse af den danske Koffardisømandsstand. Hvis vi ikke i Dag optog dette Spørgsmaal til Diskussion, antager jeg, at Bestyrelsen for »Viking« vilde tro, at vi biligede det Standpunkt, den har indtaget. Jeg vil derfor tillade mig at foreslaa, at Generalforsamlingen udtaler, at den bifalder den Protest, der af de 3 nautiske Foreninger i Kjøbenhavn er nedlagt imod den Beslutning, Bestyrelsen for »Viking« har taget i Henseende til Besættelsen af Førerposten paa »Viking«.

Dirigenten: Skal dette vigtige Spørgsmaal drøftes, er jeg bange for, at Tiden vil trække længe ud, inden Mødet kan slutte. Paa den anden Side har den ærede sidste Taler Ret i, at Spørgsmaalet er saa vigtigt, at vi ikke ganske kan forbigaa det i Tavshed.

Der er altsaa stillet Forslag om en Resolution, saalydende:

Generalforsamlingen slutter sig til den Protest, der af de tre nautiske Foreninger i Kjøbenhavn er nedlagt imod den Bestemmelse, som Forretningsudvalget for Skoleskibet »Viking«s Bestyrelse har taget i Henseende til Besættelsen af Førerposten paa »Viking«.

Konsul C. P. Lund: Jeg kan slutte mig til Resolutionen, men vil kun udtale, at jeg mener, vi bør have at vide, hvor den egentlige Fejl ligger. Ligger den hos Føreren, er det naturligt, at han bliver afskediget. Men hvis den ligger hos Bestyrelsen, der har givet to Mænd Kommandoen i Skibet og saaledes maaske bidraget til, at der kunde opstaa de utilfredsstillende Forhold om Bord, som der er klaget over, saa er det urigtigt, at Sejlskibsføreren skal bøde derfor. Jeg hører ikke til dem, som ser skævt til Søofficererne. Tværtimod, jeg indrømmer, at Søofficererne i det store og hele staar over de almindelige Skibsførere i Henseende til Kundskaber og Intelligens, og at vi maa se op til dem med den største Agtelse. Men jeg mener paa den anden Side, at det er naturligt, at man har en Sejlskibsfører til at lede Opdragelsen af de Folk, som skal befale i vore Skibe.

Sekretæren: Fra *Dansk Søfartstidendes* Side er der for ganske nylig gjort gældende, at vi trænger til i denne Sag at faa Kortene paa Bordet. Et meget langt Stykke og i alt Fald fuldtud i Principet vil jeg for mit Vedkommende kunne slutte mig til den Protest, som er nedlagt af de tre nautiske Foreninger, men jeg mener dog, at man bør vente, indtil Kortene er komne paa Bordet, med at tage et definitivt Standpunkt, som man vanskeligt siden kan slaa af paa. Først naar vi har faaet

den hele og fulde Sandhed at vide, er Tidspunktet kommet til at fælde den endelige Dom. Jeg synes ikke, man i Øjeblikket ret vel kan gaa videre, men man kan naturligvis over for Forretningsudvalget fremsætte et Krav om, at det virkelig klarlægges Sagen ikke alene med Hensyn til, hvor Ansvar er for, hvad der er foregaaet om Bord i »Viking«, rettelig bør lægges, men ogsaa saaledes, at Forretningsudvalget virkelig dokumenterer, at det har gjort, hvad det kunde for at skaffe en Sejlskibsfører til Posten — saafremt den skal besættes paany — forinden man gik op i Marineministeriet og bad det om en Fører til Skoleskibet »Viking«.

Dirigenten: Jeg antager, at den foreslaaede Resolution, hvorved man slutter sig til de nautiske Foreningers Protest, ikke saa meget er en Protest mod den hidtidige Førers Afskedigelse — noget saadant vilde være urimeligt, da man ikke endnu véd, om han har gjort sig skyldig i noget galt eller ej — men at den nærmest er en Protest imod, at man har henvendt sig til Marineministeriet om en Fører i Stedet for til Koffardietaten. Den Protest, der ved Resolutionens Vedlagelse nedlægges, kan derfor meget godt staa ved Magt uden Hensyn til, om den hidtidige Fører har Skyld eller ikke. Meningen er kun at tilkendegive, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening ikke billiger, at man har valgt en Officer til Fører af Skoleskibet. (Stemmecr: Jal Jal)

Følgende Resolution vedtoges derefter enstemmig:

Generalforsamlingen slutter sig til den Protest, der af de tre nautiske Foreninger i Kjøbenhavn er nedlagt imod den Bestemmelse, som Forretningsudvalget for Skoleskibet »Viking«s Bestyrelse har taget i Henseende til Besættelsen af Føreren paa »Viking«.

Formanden: Jeg skylder at meddele, at efter at Hr. Drechsel var fratruadt som Sekretær for Foreningen, vedtog Bestyrelsen en Ordning, som gaar ud paa at overdrage Sekretærforretningerne til Hr. Redaktør Emil Krogh og Kassererforretningerne til Hr. Kaptajn C. Minor Rasmussen. I Følge Lovens § 7 er det Bestyrelsen, der anlægger Sekretæren og Kassereren, medens deres Honorar fastsættes af Generalforsamlingen. Vi er bleven enige om at henstille til Generalforsamlingen, at der tillægges Kassereren et Honorar af 600 Kr. aarligt og Sekretæren et Honorar af 400 Kr. aarligt.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Formanden: Jeg ønsker endnu at sige til d'Hr. Repræsentanter for Afdelingen for mindre Skibe, at de maa have forstaaet vor Stilling saaledes, at hvis der indkommer Forslag fra Afdelingen om en Lovforandring, hvorved den faar Ret til at besætte endnu en Plads i Hovedbestyrelsen, vil vi tage dette Spørgsmaal under Behandling og imødekomme Afdelingen saa vidt muligt. Naar den ved denne Lejlighed kun har faaet én Repræsentant valgt, ligger der altsaa ikke heri nogen Afvisning af Afdelingens Ønske.

Jeg ønsker til Slut at takke vor højtærede Dirigent, Hr. Overretssagfører Jacobsen, for den udmærkede Maade, hvorpaa han har ledet Forhandlingerne.

Formanden udbragte derpaa et Leve for Dirigenten, der efterfulgtes af stærke Hurraraab.

Dirigenten: Jeg tillader mig at takke Forsamlingen, det har været mig en stor Behagelighed at lede Mødet.

Dirigenten udbragte derpaa et Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der efterfulgtes af stærke Hurraraab.

Medlemmer af Forsamlingen udbragte derpaa et Leve for Bestyrelsen og for Formanden, der begge besvaredes med Hurraraab, hvorefter Dirigenten hævede Mødet.

Efter Mødets Slutning foretog Mødets Deltagere med Damer efter Indbydelse af Sydfynske Dampskibsselskab en vellykket Udflugt med en af dets Dampere i Svendborg Sund. Senere paa Dagen samlede man til en Fællesspisning paa Christiansminde, og det fornøjelige Samvær afsluttedes ud paa Aftenen med en lille Dans.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester J. Ph. Jørgensens Værft paa Thuro løb d. 20. ds. et nyt Skib i Vandet (Byg. Nr. 41). Skibet rigges som 3/m. Skonnert og maalet 235 Tons Brutto; dets Fører bliver K. L. Rasmussen (tidligere Fører af 3/m. Skonnert »Fylla«). Korresponderende Reder bliver R. S. Hanssen. Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en 3/m. Skonnert paa c. 210 Tons til et henværende Rederi. Tillige er Kolen lagt til en 3/m. Skonnert paa c. 200 Tons til et Rederi i Sverige.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Palermo 21./7. — Russia, Paulsen, ank. Rotterdam 22./7. — Carl Heeksher, Starck, afg. Wiborg 14./7. — Dania, Nielsen, afg. Rotterdam 11./7. — Normannia, Erichsen, ank. Calais 19./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 12./7. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 3./7. — Livonia, Skov, afg. Petersborg 20./7.

Østersøen. Cimbrin, Paulsen, ank. Filadelfia 16./7. — Patria, Dam Larsen, afg. Stettin 21./7. — Gratia, Sørensen, afg. Carlotorte 8./7. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 17./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 21./7. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 18./7. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Rotterdam 21./7. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 16./7. — Kotonia, Rasmussen, afg. Algiers 19./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Aarhus 21./7. — Granaria, Jørgensen, afg. horfra 6./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Stockholm 17./7. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 15./7.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Forsby 20./7. — Selandia, Troensegaard, ank. Grimsby 15./7. — Seecalia, Jensen, ank. Bary 21./7. — Frumentia, Andersen, ank. Viborg 16./7. — Boseia, Skovgaard, ank. Hull 20./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 19./7.

Dannebrog. Amalienborg, Peterson, afg. Graugomouth 19./7 til Swinemünde. — Brattingsborg, Sueson, ank. Cardiff 21./7. — Flynderborg, Larsen, ank. Riga 12./7. — Fredensborg, Fischer, ank. Blyth 21./7. — Frederiksborg, Larsen, ank. Cardiff 21./7. — Jomsborg, Mathiasen, ank. Cardiff 17./7. — Kronborg, Jensen, ank. Kemi 16./7. — Rosenborg, Schultz, afg. Ghent 22./7 til Blyth. — Skanderborg, Jensen, ank. Uleåborg 15./7. — Stegelborg, Albertsen, ank. Hull 19./7. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Ghent 16./7. — Søborg, Hansen, ank. hertil 22./7. — Uranienborg, Schmidt, ank. Stettin 23./7.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Liverpool 21./7 til Cardiff. — Marselisborg, Rohde, afg. Syra 22./7 til Thernia. — Silkeborg, Pedersen, ank. Ripola 18./7. — Skodsborg, Schmidt, ank. hertil 22./7. — Tuborg, Agrius, ank. Lübeck 18./7. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Bone 21./7 til Hamburg. — Vordingborg, Petersen, afg. Riga 21./7 til Skotland.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Ripola 19./7. — Dansborg, Kuhl, ank. Uleåborg 21./7. — Jægersborg, Larsen, afg. Wiborg 18./7 til West Hartlepool. — Kallundborg, Nielsen, afg. Huelva 18./7 til Hamburg. — Taaruborg, Matzen, ank. Reval 21./7.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 16./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 13./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Newcastle 21./7.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 10./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grimsby 17./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, afg. Hull 21./7 til Pernau.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Burnt-island 6./7. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Storfors 21./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Kronstadt 14./7. — Urania, Clausen, ank. Rotterdam 20./7. — Svend, Schmidt, afg. Helsingborg 16./7. — Nordland, Petersen, ank. Rotterdam 16./7. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Petersborg 14./7. — England, Andersen, afg. Seaham Harbour 15./7. — Holland, Poulson, ank. Kristianssand 17./7. — Rusland, Madsen, ank. Calais 21./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Riga 20./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Seaham 20./7. — Lady Furness, Clausen, afg. Methil 21./7. — Europa, Hansen, ank. Rotterdam 20./7. — Tyskland, Daustrup, ank. Korsør 22./7. — Frankrig, Friis, ank. Blyth 21./7. — Belgien, Nielsen, ank. Garston 18./7.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. St. John 15./7 til Browhead f. O. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Hungerburg 17./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Piclau 20./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Archangel 20./7. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Newmills 16./7. til Browhead f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 16./7. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. Bona 16./7. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Petersborg 16./7. — Johan Siem, Knudson, afg. Petersborg 22./7. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Liban 16./7.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Libau 23./7 til Rotterdam. — Schach Steenberg, Thoilland, afg. Leith 20./7 til Kjøbenhavn.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Aarhus 19./7. — London, Bom, ank. Riga 17./7. — Paris, Tholander, ank. Velzen 19./7. — Bryssel, Kaas, ank. Rouen 19./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 19./7 til Rotterdam. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Kristinestad 15./7. — Roma, v. Thun, afg. Tyne Dock 21./7 til Kjøbenhavn.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 22./7. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Agnete, Petersen, ank. Karrebæksminde 21./7. — Hermia, Hansen, afg. London 20./7. — Alice, Schultz, ank. Ghent 19./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 20./7. — Vera, Thing, ank. London 18./7. — Freja, Nielsen, afg. Hull 20./7 til Nexø. — Hortha, Rasmussen, afg. Riga 22./7 til South Alloa.

Dania. Lilly, Skou, afg. Bristol 22./7 til Hull. — Alexy, Lorentzen, ank. Stettin 17./7. — Dagny, Sørensen, ank. Newhaven 20./7. — Mary, Clausen, ank. Sletlandsoerne 22./7.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Riga 9./7. — Ingrid, Winthor, afg. Riga 18./7. til Bordeaux. — Karen, Eriksen, ank. Rotterdam 18./7.

Det østasiatiske Kompagni. Cathay, Jensen, afg. Perim 17./7. til Colombo. — Bingtang, Gabe, afg. Porim 10./7 til Singapore. — Samui, de Fine Licht, ank. Bangkok 11./7. — Anamba, Rambusch, afg. Antwerpen 21./7 til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 17./7 til Java. — Cambodia, Knudsen, afg. Port Said 15./7 til Algiers. — Tranquebar, van Deurs, afg. Göteborg 20./7 til Antwerp. — Indieu, Borg, ank. Kjøbenhavn 15./7. **Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Christensen, afg. Kjøbenhavn 21./7. til Rotterdam. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Kitts 11./7 til Havre. — St. Thomas, Hansen, ank. Barbados 21./7.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Helsingfors 22./7. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Kallør 22./7. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 23./7. — Elna, Rathje, afg. Blyth 21./7. — Therese, Pedersen, ank. Ronen 18./7. — Simone, Møller, afg. Blyth 21./7. — Jeanno, Løffer, afg. Råfsø 22./7. — Daisy, Lagesen, afg. Memel 22./7. — Vera, Riso, ank. Harparanda 19./7.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Antwerpen 21./7. — N. F. Høffding, van Denrs, afg. Himango 20./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Hernesand 20./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Terneuzen 19./7. — Ajax, Brorsen, afg. Kjøbenhavn 22./7. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Wiborg 19./7. — E. M. Dalgas, Møller pass. Kjøbenhavn 21./7. nordg. — St. St. Blichor, Christensen, afg. Rouen 20./7. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Wiborg 21./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Hull 20./7. — Hans Tavsén, Klaborg, afg. Aarhus 17./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Trångsund 19./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Sønderland 22./7 til Swinemünde. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kiel 21./7. — Ove Gjødde, Jans, afg. Ghent 22./7 til Tyne.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Quessant 20./7 til Bordeaux. — Gerda, Iversen, pass. Quessant 20./7 til Sevilla. — Fylla, Christensen, afg. Kronstadt 18./7 til Fécamp. — Napoli, Brinch, afg. Swansea 18./7 til Königsberg. — Bodil, Uldall, pass. St. Catherines 19./7 til Hamburg. — Hebe, Grogersen, pass. Helsingør 19./7 til Rokkala. — Alfa, Lauritzen, afg. Dartmouth 20./7. til Vigo.

Ocean. Norman, Roshæk, ank. London 20./7. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 21./7 til Boness.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, ank. Antwerpen 7./7. — Hans, Steffensen, ank. Montevideo 6./2. — Inga, Storm, afg. Cadix 8./7. — Aina, Pedersen, ank. Esbjerg 19./7. — Ella, Svendsen, ank. Kristianssand 14./7.

Rønne. Mercantil, ank. Aalborg 12./7. — Ansgar, Møller, ank. Boness Red 14./7. — Argus, Holm, or auk. til Osceorsbanu. — Prøven, Nielsen, or auk. til Kalmar.

Svendborg. Triton, Nielsen, ank. Bogense 15./7. — Jasou, Hansen, ank. Abbeville 15./7. — Vesta, Poulsen, ank. Kjøge 16./7. — Neptunus, Jensen, ank. Umeå 15./7. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Stockton 16./7. — Haabet, Andersen, ank. Soderhamn 17./7. — Agnes, Christensen, ank. Uleåborg 16./7. — Embla, Mikkelsen, ank. Boness 13./7. — Skjold, Larsen, ank. Havre 16./7. — Jens, Eriksen, ank. Fakse Ladeplads 16./7. — Carl, Clemmensen, ank. Karlshamn 16./7. — Emanuel, Bentzen, ank. Fjellebroen 17./7. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — Gefion, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 18./7. — Hans Emil, Jensen, ank. Bayroberts 17./7. — Severine, Hansen, ank. Swinemünde 19./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aarhus 19./7. — Rossing, Larsen, ank. Landernau 19./7. — Alma, Hansen, ank. Ablville 19./7. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Gravesend 19./7. — Roska, Petersen, ank. Bogense 19./7. — Zampa, Jensen, ank. Randers 19./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Kiel 21./7. — Iver Huitfeldt, Henriksen, ank. Lowestoft 21./7. — Psyche, Nielsen, ank. Brake 21./7. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Petersborg 19./7. — Ludvig, Jørgensen, ank. Hamburg 20./7. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Charlestown Red 20./7. — Clytia, Nielsen, ank. Rotterdam 22./7. — Haabet, Andersen, ank. Sundsvall 22./7. — Helge, Carlsen, ank. Charlestown 21./7.

Ers. Marie, Rasmussen, ank. Thorshavn 18./7. — Ruth, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 17./7. — Juliane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — Juliae, Christensen, ank. New Foundland 19./7. — Skandia, Sand, ank. Göteborg 18./7. — Fuglen, Petersen, ank. St. Vaast 19./7. — Ellen, Lauritzen, ank. Dysart 19./7. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Newhaven 19./7. — Karen, Boye, ank. Aberdeen 20./7. — Freya, Petersen, ank. Nexø 20./7. — Gloria, Fabricius, ank. Trøraa 21./7. — Herkules, Bager, ank. Lillesand 20./7. — Marie, Weber, ank. London 20./7. — Svanen, Møllmann, ank. Burnt-island 21./7. — H. C. Grube, ank. Hamburg 19./7. — Merkur, Friis, ank. Wemyss 20./7. — Diana, Hansen, ank. Kristianiafjord til Ramsgate 17./7. — Anne, Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 20./7. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Laguna d. T. 20./7 til Falmouth f. O. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Cayenne 21./7. — Fred, Jørgensen, ank. Limrik Rivier 14./7.

INDHOLD

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Passagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

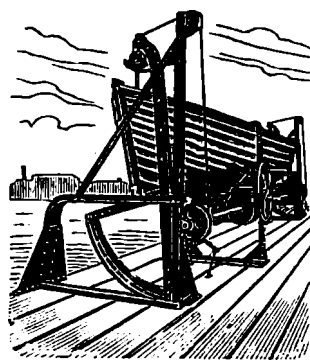
KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard.)

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: KAYDYHR.



Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Tlf. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7

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 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-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1694. Sømærker udlagt. Hørfas-Flak. Kattegat. En stribet Spidstønde, uden Topbetegnelse, er udlagt paa 9. m Steenpullen paa Hertogs Flak. En Vager med sort Støge er udlagt 2 Kbl S. 47° V. fra Spidstønden i 24 m Vand. (Kort Nr. 144, 186, 196 og 211. Danske Løds, Side 129. Som.-Fort, Side 6.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1115. Kjøbenhavn 1908).

1665. Stenraser fundet. Ostindiefarer-Grund VNV. Kattegat. En Del Stenraser med Sten, hvorpaa der er 7 à 8 m Vand, er fundet $\frac{1}{2}$ Sm. N. 60° V. fra Lys- og Fløjstønden »Ostindiefarer-Grund«. Vageren med sort Støge ligger i 11 m Vand e. $\frac{1}{2}$ Kbl NV. for Steenraserne.

Stedet og det omgivende Farvand vil blive nærmere undersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1114. Kjøbenhavn 1908).

1688. Sten fundet. Bøgestrøm. Østersøen. En Sten med 3. m Vand er fundet c. 40 m N. for Bøgestrøm-Tønden i det N.-lige Indløb til Bøgestrøm. Stenen ligger i 4 m Vand. (Kort Nr. 112, 139 og 157).

1667. Oplysning om Fyr. Borin. Nølse SV.-Pynt. Færøerne. Borin Vin-kelfyr viser rød Lys fra N. 30° V. til Land. (Færøske Løds, Side 44. Fyr-Fort. Nr. 517).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1688. Fyrtaarn opføres. Lägerholm. Hanöbukten. Sverrig. Paa Lägerholm opføres et 16 m højt Fyrtaarn paa det Sted, hvor Varden stod, hvorfra denne er borttaget. 55° 57' 55" N. Br. 14° 28' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

1689. Lystønde udlægges. Ølands Norra Grund. Øland. Omtrent den 15. August 1908 udlægges en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. N. for Ølands Norra Grund. 57° 29' N. Br. 17° 9' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206).

*) Reduktionstabel for Omsæining af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, snalmøge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

naar passerende Skibe hejser et hvidt Flag med en gul klokke. Snaalønge Undervandsklokken er i Virksomhed, har Fyrskibet Signalet W D J hejst. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1410 og 1021. Kjøbenhavn 1908).

1683. Lystønde flyttet. Dybde. Engelske Vaarwater. Zeegat van Zieriksee. Den rød og sort vandret stribe Lystønde Nr. 4 i Engelske Vaarwater er flyttet til 51° 35' 43" N. Br. 3° 54' 13" Ø. Lgd. Paa Barren mellem Vuilbaard SØ-Pynt og Galgenplaat NV.-Pynt er fundet 6. m Vand.

1694. Belysning og Armærkning. Zebrugge. Zeegat van Vlissingen. Belgien. Det grønne, faste Fyr paa Zebrugge V.-lige Dæmnings Hoved ligger paa 51° 20' 19" N. Br. 3° 11' 44" Ø. Lgd., og fire sorte Stumpstønder Nr. 1, II, III 5 Sm. Det lyser fra N. 13° Ø. gennem Ø. til S. 13° Ø. Det røde, faste Fyr paa den Ø.-lige Dæmnings Hoved ligger paa 51° 20' 12" N. Br. 3° 11' 53" Ø. Lgd. Flammeus Højde: 7 m. Synsviddien: 5 Sm. Det lyser fra N. 34° Ø. gennem N. og V. til S. 1° V.

Ø. for Havnevedet er udlagt en rød og sort vandret stribet Tønde, mærket B S, med Kryds, paa 51° 20' 32" N. Br. 3° 11' 46" Ø. Lgd., en rød Spidstønde Nr. 1 paa 51° 20' 26" N. Br. 3° 11' 45" Ø. Lgd., en rød Spidstønde Nr. 2 paa 51° 20' 19" N. Br. 3° 11' 44" Ø. Lgd., og fire sorte Stumpstønder Nr. I, II, III og IV, paa henholdsvis 51° 20' 28" N. Br. 3° 11' 38" Ø. Lgd., 51° 20' 23" N. Br. 3° 11' 30" Ø. Lgd., 51° 20' 18" N. Br. 3° 11' 24" Ø. Lgd., og 51° 20' 12" N. Br. 3° 11' 18" Ø. Lgd.

1695. Uddrybningsarbejder. Lower Hope Reach. Thomsen. England. I Lower Hope Reach uddybes mellem Mucking Fyr og Cliffe Creek. Stedet skal passeres langsomt. Cliffe Creek Batteri: 51° 27' N. Br. 0° 27' Ø. Lgd.

1696. Armærkning forandret. Lowestoft og Yarmouth. Paa Lowestoft og Yarmouth Red er følgende Tønder flyttet og forandret saaledes: Pakefield Gateway Tønde er flyttet 7 Kbl N. 17° Ø. hen i 9. m Vand, 19½ Kbl S: 79° Ø. fra Pakefield Kirke. South Holm Tønde er flyttet 9 Kbl N. 14° Ø. hen i 9. m Vand, 19 Kbl S. 54° Ø. fra Lowestoft; høje Fyr. SW. Holm Tønde er inddraget. West Holm Tønde hedder nu SW. Holm. NW. Holm Tønde hedder nu West Holm. NW. Newcome Tønde hedder nu Inner Pakefield. (Kort Nr. 131.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 954. Kjøbenhavn 1908).

1697. Taegesignal oprettet. Bass Rock. Firth of Forth. Skotland. Ved Bass Rock Fyr gives nu Taegesignal med en Sirene, der hver 2 Minutter giver Tre-Stød, hvert Stød af 4 Sek. Varighed. 56° 4' N. Br. 2° 38' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 806. Kjøbenhavn 1908).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1698. Semafor flyttes. Port-en-Bessin. Frankrig. Da Port-en-Bessin Semafor truer med at styrte ned, flyttes den om kort Tid til et nærliggende Sted. 49° 21' 4" N. Br. 0° 45' 59" V. Lgd.

1699. Grund fundet. Querqueville Dæmning. Cherbourg. En Klippespids med 8. m Vand er fundet 0,5 Kbl N. 16° Ø. fra Hovedet af Querqueville Dæmning. 49° 40' 27" N. Br. 1° 39' 42" V. Lgd.

1700. Pier bygges. Fyr tændt. Hamble River. Southampton Water, England. Paa V.-Siden af Hamble River, N. for Badnam Creek, bygges en Pier. Paa dens Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr, 1200 m S. 9° V. fra St. Leonard's Kirke, Bursledon. Herfra gaar Pieren i N. 42° V. til Kysten.

1701. Forestaaende Forandring af Fyr. Blacknore Point. Bristol Channel. Omtrent den 18de September 1908 forandres Blacknore Point hvide Fyr med For-mærkelser til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser To-Blink. 51° 29' N. Br. 2° 48' V. Lgd.

1702. Indløb midlertidig lukket. Sharpness New Dock. River Severn. Det gamle Indløb til Sharpness New Dock er midlertidig lukket, og alle Skibe til Gloucester maa gaa gennem det ny Indløb. Følgende Signaler vises ved det gamle

1670. Fyrs Lysvinkler. Betten og Ljungsår. Oxelövund. Deltten Fyr. Lyslet er grønt fra Land til S. 37° Ø, hvidt derfra til S. 20° Ø, rødt derfra gennem S. til S. 28° V, grønt derfra til S. 63° V, hvidt derfra til S. 68° V, rødt derfra til V, grønt derfra til N. 57° V, hvidt derfra til N. 47° Ø, rødt derfra til Land. Flammens Højde: 12 m.

Ljungsår Fyr. Lyslet er grønt fra Land til S. 38° Ø, hvidt derfra til S. 31° Ø, rødt derfra gennem S. til S. 36° V, grønt derfra gennem V. til N. 46° V, hvidt derfra til N. 39° V, rødt derfra til Land. Flammens Højde: 7 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 841. Kjøbenhavn 1908).

1671. Telegrafkabel udlagt. Nera Bugt. Rastland. Et Telegrafkabel er udlagt i Nera Bugt fra Derjnhinska Kaserne til SV.-Vagene ved Lossepladsen ved Rätunden (Lisij Nos). Det er forbundet at ankere over kablet. (Kort Nr. 155).

1672. Stormsignal Station. Karkeln. Kurisches Hafn. Tyskland. I Karkeln findes en Stormsignal Station. 55° 11' N. Br. 21° 16' Ø. Lgd.

1673. Redningsstation nedlagt. Greifswalder Oie. Redningsstationen paa Greifswalder Oie er nedlagt. 54° 15' N. Br. 13° 52' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

1674. Fyr til Dels skjult. Vierendeh. Vierendeh! Fyr skjules paa Grund af Oplørelsen af et nyt Fyrtårn til Dels i det V-lige Løb til Stralsund. 54° 25' 51" N. Br. 13° 4' 10" Ø. Lgd.

1675. Fyrskibet »Fehmarnbelt« ombyttes midlertidig. I Slutningen af August eller Begyndelsen af September 1908 ombyttes Fyrskibet »Fehmarnbelt« i 8 & 14 Dage med et Reserverfyrskib, der viser et hvidt Blinkfyrt med Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1 Sek., Morke 3 Sek. Skibet er rødt, mærket »Fehmarnbelt« paa begge Sider. Flammens Højde: 16 m. Synsviddens: 13 Sm. Lysvænen: 16 Sm. Fyret vises fra et Taarn mellem de to Mastes. Taagesignalet gives med et Skentorhorn. Et-Stød hver 20 Sek., Stød 4 1/2 Sek., Pause 15 1/2 Sek. Naar Hornet er i Uorden, benyttes en Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. Et begge i Uorden, kimes paa Klokke i 5 Sek. hver 35 Sek., og naar et Skibs Taagesignal høres, affyres et Kanonskud hver 5 Minutter. 54° 35' 45" N. Br. 11° 9' 6" Ø. Lgd.

1676. Fyr slukkes midlertidig. Bul og Bulk. I Nærløbet mellem den 22de og 23de og den 23de og 24de Juli 1908 er Bul Fyr og Bulk Fyr slukket.

Bul Fyr: 54° 27' 25" N. Br. 11° 41' 52" Ø. Lgd.
Bul Fyr: 54° 27' 25" N. Br. 11° 12' 4' Ø. Lgd.

1677. Taagesignal midlertidig forandret. Friedrichsort. Kieler Fjord. Fra den 27de til 30de Juli 1908 gives Taagesignalet paa Friedrichsort Fyrtårn med Klokke.

1678. Vrag afmærket. Kieler Fjord. Ifølge Telegram fra »Marinemant« i Berlin er Vraget Ø. for Fyrskibet »Guldschloch« Skomorteren »St. Antonio«. Det er afmærket med en grøn Lys- og Klokketone, der viser grønt Lys med Formørkelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1618. Kjøbenhavn 1908).

1679. Fyrskibet »Kalkgrund« ombyttes midlertidig. Flansborg Fjord. I Begyndelsen af August 1908 ombyttes Fyrskibet »Kalkgrund« i c. 3 Uger med et Reserverfyrskib. Skibet er rødt, mærket »Kalkgrund«. Det viser et hvidt, fast Fyr fra et Taarn mellem de to Mastes. Flammens Højde: 16 m. Synsviddens: 13 Sm. Lysvænen: 16 Sm. Taagesignalet er ulovændret. 54° 49' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1680. Forestående Oprettelse af Taagesignal. Tylo. Sverrig. Ved Tylo Fyr skal oprettes et Taagesignal. En Sirene skal hver 1 Minut give Et-Stød. (Kort Nr. 144, 187 og 211. Danske Løds, Side 237).

1681. Lystønde udlægges. Lille-Middelgrund. Kattegat. Omtrent den 1. September 1908 udlægges en sort Lystønde med hvidt Bælte NG for Lille-Middelgrund. Den skal vise hvidt Et-Blink hver 3 Sek. 56° 57' N. Br. 11° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 144, 186, 187 og 211. Danske Løds, Side 232).

1682. Farvand afmærket. Riß Ø. Kånsö. Sverrig. Paa Grund af Inddragning af et nyt Farvand til Reserverhavnen til Kånsö Kanalaranstalet Ø. for Aspö og Kopstado er følgende Prikker udsat: En Stage paa 57° 39' 46" N. Br. 11° 48' 46" Ø. Lgd., en Stage paa 57° 39' 32" N. Br. 11° 49' 1" Ø. Lgd., en Stage med Kost paa 57° 39' 19" N. Br. 11° 49' 9" Ø. Lgd.

1683. Signal ophævet. Vinde. Sverrig. Signalet ved Vinde, for at Fyrskibet »København« ikke er paa Station gives ikke mere. (Kort Nr. 144, 185 og 211. Danske Løds, Side 225).

1684. Løb midlertidig afmærket. Käringöfjorden. Paa Grund af Uddybning i Yückholmssundet udsættes midlertidig i Käringöfjorden følgende Prikker: En Stage N. for Omnen, paa 58° 6' 8" N. Br. 11° 24' 21" Ø. Lgd., en Stage med Kost S. for Kopparnagelarna, paa 58° 6' 28" N. Br. 11° 23' 28" Ø. Lgd. En Stage med Kost V. for 2. m. Grundten, paa 58° 6' 40" N. Br. 11° 23' 4" Ø. Lgd. og en Stage ved Käringö Ø.-lige Landgrund, paa 58° 6' 42" N. Br. 11° 22' 41" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1685. Forandring af Fyr. Norge. Sønder Kalland Fyr viser nu Hurligblink fra S. 28° V. til S. 72° V, Fri S. om Svanefin, i øvrigt ulovændret. Flammens Højde: 19,5 m. Bygnings Højde: 14,5 m.

Vigjølmen Fyr er nedlagt og en Fyrtårn paa det V-lige Løb. Flammens Højde: 7,5 m. Den viser Lys med Formørkelse. Lyslet er rødt fra S. 18° Ø, Fri Ø. om Østboen, til S. 36° Ø, Fri Ø. om Sønder Vikholmen, hvidt derfra til S. 60° Ø, Fri S. om Skrudskjærene, grønt derfra gennem Ø. og N. til N. 52° V, netop Fri af Landet paa Sundets N.-Side, hvidt derfra til N. 55° V, Sundets S.-Side. Brændetid: 15de Juli—15de Maj.

Vatlestrømmen Fyr er nedlagt og en Fyrtårn tænkt tæt ved den. Den viser grønt Lys med Formørkelse og lyslet fra S. 60° Ø. gennem S. og V. til N. 55° V. Napholmen Fyrtårn viser nu Lys med Gruppiformørkelse. (Kort Nr. 196).

1686. Tønde udlagt. Schuchter. Norderney Søegat. Tyskland. I Schuchter er en sort Spidstønde Nr. 3 udlagt ved Kanten af Nordvestgrund. 53° 42' 53" N. Br. 7° 7' 42" Ø. Lgd.

1687. Tønder udlagt. Haaks Gat. Friesische Inseln. I Haaks Gat, mellem Juist og Bokrum, ligger indtil Slutningen af September 1908 følgende Tønder: En sort Spidstønde paa 53° 39' 42" N. Br. 6° 52' 12" Ø. Lgd. En sort Spidstønde paa 53° 39' 52" N. Br. 6° 51' 20" Ø. Lgd. En rød Spidstønde paa 53° 39' 39" N. Br. 6° 50' 7" Ø. Lgd.

1688. Baake flyttet. Wurster Watt. Bremerhaven. Weser. Den 15de Juli 1908 flyttes Wurster Watt Baake III, der holdt overet med Leile gamle Kirke-taarn betegner N.-Grænsen paa Bremerhaven-geestestunde Red, 175 m indlad. 53° 34' 0" N. Br. 8° 39' 11" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1246. Kjøbenhavn 1907).

1689. Lødsdamper. IJmuiden. Holland. Fra 1ste August 1908 bespørges Lødsdamperen uden for IJmuiden af en Lødsdamper i Skedet for som nu af to Lødssejllartøer.

1690. Dybde. IJmuiden. I Indløbet og i Kanalen til den store Sluse ved IJmuiden er Dybden nu 9,5 m.

1691. Tønder flyttet. Volkerak og Oost Hellegat. I Volkerak er Slumpstønde Nr. 6 flyttet til 51° 39' 1" N. Br. 4° 20' 35" Ø. Lgd., og Slumpstønde Nr. 9 til 51° 39' 46" N. Br. 4° 21' 54" Ø. Lgd. I Oost Hellegat er den rød og sort vandrede stribede Kuglestønde med Kegel flyttet til 51° 42' 37" N. Br. 4° 23' 40" Ø. Lgd.

1692. Undervandsignaler til Forsøg. Fyrskiene »Noord Hinder« og »Maas«. For at give Skibsførere Lejlighed til at prøve Undervandsignalerne paa Fyrskiene »Noord Hinder« og »Maas«, sættes Undervandsklokkerne paa disse Fyrskibe i Virksomhed hver Lørdag fra den 25de Juli til den 26de September 1908.

Indlob sma længe det er lukket: To sorte Balloner eller to røde Fyr paa Flagstangen paa Pierhovedet. 51° 43' N. Br. 2° 29' V. Lgd.

1703. Forstaaende Udlægning af Lystonde, North Channel, Lamiasz Harbour, Arrau, Skotland. Omtræt den 1ste August 1908 udlægges et sort, stump Lystonde, der hver 6. Sek. viser hvidt Et-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek. i 9. m Vand i North Channel ud for S.-Enden af Hamilton Rock Spit. 55° 32' N. Br. 5° 5' V. Lgd.

1704. Fyrskibet »Daunt Rock« midlertidig ombyttet. Cork, Irland. Fyrskibet »Daunt Rock« er midlertidig ombyttet med et Skib, der viser Fyret fra Stormasten og har en sort Ballon paa Papegojemasten. Fyr og Taagsignal er ulforandret. 51° 43' N. Br. 8° 15' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1705. Mindre Dybde paa Grund. Teviec SSØ, Quiberon, Frankrig. Paa 4 m Klippegrunden SSØ, for Teviec er fundet en mindste Dybde af 3 m. 47° 33' 2" N. Br. 3° 9' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1415. Kjøbenhavn 1908).

1706. Fyr forandret. Port de La Maréchale, Gironde. Det grønne, faste Fyr, der vises fra en hvid Pæl ved Indløbet til Port de La Maréchale, er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. 45° 18' 38" N. Br. 0° 46' 55" V. Lgd.

1707. Fyr forandret. Fort Point, Trinity Harbour, Newfoundland Ø.-Kyst. Den 15de Juli 1908 ombyttes Fort Point hvide, faste Fyr med et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 7½ Sek., Lys 6¼ Sek., Mørke 1¼ Sek. I øvrigt er Fyret ulforandret. 48° 22' N. Br. 53° 21' V. Lgd.

1708. Fyr tændt. St. Jacques Island, Fortune Bay, Newfoundland S.-Kyst. Den 14de Juli 1908 tændes et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., paa St. Jacques Island, sandsynligvis paa den S-lige Høj. Flammens Højde: 40 m. Synsviddens: 15 Sm. Hvidt, cylindrisk, 11, m højt Tnaarn. 47° 28' N. Br. 55° 25' V. Lgd.

1709. Fyr forandret. Lobster Cove Head, Roche Harbour, Newfoundland V.-Kyst. Lobster Cove Head hvide Blinkfyret er forandret til et hvidt Fyr med Formørkelse hver 2½ Sek., Lys 1¼ Sek., Mørke 1¼ Sek. 49° 36' N. Br. 57° 57' V. Lgd.

1710. Fyr flyttet og forstærket. Heron Island, Chaleur Bay, New Brunswick N.-Kyst. Heron Island Fyrtårn er flyttet 20 m tilbage og Bygningen er forhøjet. Fyret er forstærket. Flammens Højde: 20 m. Synsviddens: 14 Sm.

1711. Forandring af Fyr. Portage Island, Miramichi Bay, New Brunswick Ø.-Kyst. Den 1ste August 1908 forandres Portage Island hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 9 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 2 Sek. Linsesapparat af 4de Orden.

1712. Klokketende udlagt. Mad Dick Shoal, Mainadieu Bay, Cape Breton. Island Ø.-Kyst. Spidstønden ved Mad Dick Shoal er ombyttet med en rød Klokketende. 46° 0' 13" N. Br. 59° 49' 2" V. Lgd.

1713. Forandring af Fyr. Low Point, Sydney Harbour, Cape Breton, Island Ø.-Kyst. Den 15de August 1908 forandres Low Point Fyr til et hvidt Lynfyret, der hver 5 Sek. viser To-Lyn, Lyn ¼ Sek., Mørke ¼ Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 3¼ Sek. Flammens Højde: 22 m. Linsesapparat af 3de Orden. 20 m højt Fyrtårn.

1714. Klokketende flyttes. Flying Point Shoals, Port Felix, Nova Scotia S.-Kyst. Den 1ste August 1908 flyttes Klokketønden paa V.-Siden af 2 m Pullen paa N.-Kanten af Flying Point Shoals til en Plads 1¼, Sm S. 5° Ø. fra Høj Island Fyr. 45° 12' 11" N. Br. 61° 12' 48" V. Lgd.

1715. Fyr forandret. Beach Point, Pubnico Harbour, Nova Scotia V.-Kyst. Beach Point Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 4 Sek. Linsesapparat af 4de Orden.

1716. Fyrtårn forandret Farve. Robinson Point, Isle au Haut, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Den øverste Del af Fyrtårnet paa Robinson

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1731. Tønders Beliggenhed. Koala Langsar, Langsarbaai, Sumatra Ø.-Kyst. I Koala Langsar ligger de hvide Spidstønder saaledes: Nr. 1 i N. 8° V. fra et kendeligt Krat i Mundingen af Radja Tocarivier og i N. 74° Ø. fra Telaga Toedjoch NV.-Pynt, Nr. 2 henholdsvis i N. 18° V. og i S. 84° Ø. fra samme Punkter, Nr. 3 i N. 40° Ø. fra Ravau Ø.-Pynt, og i S. 45° Ø. fra Telaga Toedjoch N.-Pynt. De sorte Stumpønder ligger saaledes: Nr. 1 i N. 8° V. fra et kendeligt Krat i Mundingen af Radja Tocarivier og i N. 77° Ø. fra Telaga Toedjoch NV.-lige Pynt, Nr. 2 henholdsvis i N. 16° V. og i S. 81° Ø. fra samme Punkter, Nr. 3 i N. 45° Ø. fra Ravau Ø.-Pynt og i N. 84° Ø. fra Telaga Toedjoch S.-Pynt. Telaga Toedjoch: 4° 38' N. Br. 98° 3' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1442. Kjøbenhavn 1908).

1732. Fyr tændt. Metaphon Islet, Chomporn (Chumpon), Gulf of Siam. Malacca. Paa Metaphon Islet, i Indløbet til Chomporn River, er tændt et Fyr. Flammens Højde: 39 m. Synsviddens: 10 Sm. Fyrboake. 10° 27' 35" N. Br. 99° 13' 40" Ø. Lgd.

1733. Fyr tændt. Koh Phra Islet, Gulf of Siam. Et rødt, fast Fyr er tændt paa NV.-Pynten af Koh Phra Islet. Flammens Højde: 17 m. Synsviddens: 8 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Jerusøje, 3 m høj. 12° 38' 25" N. Br. 100° 50' 50" Ø. Lgd.

1734. Klippe fundet. Lam Yit Channel, Hunglwa Sound, China. Paa V.-Siden af Lam Yit Channel ligger en 2 m Klippe, 1,3 Sm. S. 11° Ø. fra Fort Hill Point og i S. 73° V. fra Clam Islet. Vraget af en Dampers stuur paa Klippen. 25° 15' N. Br. 119° 22' Ø. Lgd.

1735. Tønder flyttet. River Min. I River Min er Outer Bar røde Spidstønde flyttet 3 Kbl N. 74° Ø. hen og ligger nu 5,3 Sm. S. 66° Ø. fra Sharp Peak. Midtfarvands Tønde Nr. 2 er flyttet 4¼ Kbl. N. 87° Ø. hen og ligger nu 4½ Sm. S. 62° Ø. fra Sharp Peak. Sharp Peak: 26° 8' N. Br. 119° 40' Ø. Lgd.

1736. Klokketønde forandret og flyttet. Yang Tse Cape, South Channel. Yang Tse Kiang, Klokketønden ud for Yang Tse Cape er ombyttet med en Klokketønde med sort Ballon. Den er flyttet og ligger nu i 3, m Vand, 9, Sm. N. 47° V. fra Gutzlaff Fyr. 30° 54' 50" N. Br. 132° 2' 5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 670. Kjøbenhavn 1908).

1737. Tønde udlagt. Ryojun Ko. (Port Arthur), Kwang Tung. En rød, cylindrisk Tønde er udlagt ¾ Sm. NØ. t. Ø. fra Encounter Rock. 38° 36' 55" N. Br. 121° 43' 10" Ø. Lgd.

1738. Flydende Søminer. Japanske Hav. Dampereen »Iveemoon« har den 14de Juni 1908 truffet en flydende Somine 18 Sm S. 24° Ø. fra Askold Fyr. Minen blev skudt i Stenk uden at eksplodere. 42° 44' N. Br. 132° 22' Ø. Lgd.

1739. Fyr tændt. Bono Misaki, Kynshu V.-Kyst, Japan. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Bono Misaki. Flammens Højde: 21, m. Synsviddens: 8 Sm. Det lyser fra S. 86° Ø. gennem S., V. og N. til N. 4° Ø. Hvid Fyrbæl. 31° 15' 3" N. Br. 130° 12' 37" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England:

R 2585 England Coast Guard. Pris: 3 sh.

R 2675 e English Channel, Eastern Sheet, Portsmouth to the Thames, indre Fyr, Baaker og Tønder borttaget. Pris: 3 sh.

R 2586 Scotland, Coast Guard. Pris: 3 sh.

R 2587 Ireland, Coast Guard. Pris: 3 sh.

N 389 China, E., Wusung River, Shanghai Harbour. Ny Opmaaling. Pris: 4 sh.

R 2809 China, Yang tse Kiang, Sheet 1., Shanghai to Nanking. Pris: 3 sh.

R 1316 Korea, E., Cape Duroch to Linden Point. Plan Choujin or Chung Chiu Bay ny. Pris: 3 sh.

Point er nu tilligemed Behoelslygningen malet hvid. 44° 3' 53" N. Br. 68° 39' 6" V. Lgd.

1717. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« atter udlagt. **Massachusetts.** Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« Nr. 73 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 66 er inddraget. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 1312. Kjøbenhavn 1908).

1718. Fyrskibet »Cross Rip« atter udlagt. **Nantucket Sound. Massachusetts.** Fyrskibet »Cross Rip« Nr. 5 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 9 er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1357. Kjøbenhavn 1908).

1719. Baaker opført. Coscob Harbor, Long Island Sound, Connecticut. Ved Indløbet til Coscob Harbor er følgende Baaker opført:

Hitchcock Røck, sort Stage med rød og sort vandret stribet Ballon, fra Goose Island højre Kant i S. 27½° V., og fra Hen and Chickens Banke i N. 4° Ø.
John Peck Røck, sort Stage med Ballon, fra Goose Island højre Kant i S. 40° V., og fra Bluff Island højre Kant i N. 46° V.

1720. Vrag forsvundet. Back River. Chesapeake Bay, Virginia. I Back River er Vraget af Skonnerten »Silver Star« forsvundet. Almærkningerne er ind-draget.

1721. Lystønde forandret. Elizabeth River. Hampton Roads, Chesapeake Bay. Elizabeth River Entranee Lystønde er ombyttet med en cylindrisk Lystønde, der viser rodt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek.

1722. Tønder udlagt. Main Ship Channel. Key West, Florida. I Main Ship Channel er udlagt: En Spidstønde Nr. 4, SV. for en 5. m Grund, fra Key West Fyr i S. 5½° V., og fra East Martello Taarn i S. 51° V. En Stumpønde Nr. 5, tæt ND. for en 6. m Grund, fra Key West Fyr i S. 11° V., og fra East Martello Taarn i S. 55½° V.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1723. Forandring i Almærkning. Hillsboro Bay, Tampa Bay, Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved den gravede Rende i Hillsboro Bay, som gaar fra Gadsden Point til Tampa, er følgende Tønder udlagt:

Hillsboro Bay Stumpønde Nr. 1 i 7. m Vand, fra Alafia River Fyr i S. 56° V., og fra Catfish Point i S. 10° Ø.

Hillsboro Bay Stumpønde Nr. 3 i 6. m Vand, fra Alafia River Fyr i S. 55° V., og fra Catfish Point i S. 29° Ø.

Hillsboro Bay Stumpønde Nr. 5 i 6. m Vand, fra Alafia River Fyr i S. 56½° V., og fra Catfish Point i S. 31° Ø.

Hillsborough Bay Spidstønde Nr. 2 i 6. m Vand, fra Tampa Cut Fyr i S. 4½° V., og fra Alafia River Fyr i S. 77½° V.

Hillsboro Bay Stumpønde Nr. 7 i 6. m Vand, fra Tampa Cut Fyr Nr. 2 i S. 53½° V., og fra Alafia River Fyr i N. 66½° V.

Hillsboro Bay Stumpønde Nr. 9 i 6. m Vand, fra Tampa Cut Fyr Nr. 2 i S. 6½° V., og fra Alafia River Fyr i N. 46½° V.

Hillsboro Bay Stumpønde Nr. 11 i 6. m Vand, fra Tampa Cut Fyr Nr. 2 i S. 8° V., og fra Alafia River Fyr i N. 32½° V.

Hillsboro Bay Stumpønde Nr. 13 i 5. m Vand, fra Tampa Cut Fyr Nr. 2 i S. 80½° V., og fra Gadsden Point i N. 19½° Ø.

Gadsden Point Bank Stumpønde Nr. 11 er inddraget.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1724. Tønder udlagt. Parahia River. Brasilien. I Indløbet til Parahia River er følgende Tønder udlagt i følgende Afstande og Retninger fra Pedro Secca Fyr: En sort Tønde ¼ Kbl N. 24° Ø. En sort Tønde 6½ Kbl N. 17° V. En

sort Tønde 7½ Kbl N. 26° V. En rød Tønde 6½ Kbl N. 28° Ø. En rød Tønde 7½ Kbl N. 13° V. En rød Tønde 8½ Kbl N. 26° V. For Indgaaende skal røde Tønder holdes om Styrbord, sorte Tønder om Bagbord. Løbet fra Barren til Havnen skal anmærkes med Tønder.

Da Løbet har forandret sig meget, bør intet Skib søge ind uden Lods.

Naar Almærkningerne er fuldført, kan Skibe med et Dyttraende af 5, m staa ind i Floden ved Springtid's Lavvande.

Pedro Secca Fyr: 6° 56' S. Br. 34° 48' V. Lgd.

1725. Lystønde forandret. Coroa Massambu. Santa Catharina Strait. Lystønden ved Coroa Massambu i det S-lige Indløb til Santa Catharina Strait viser nu rodt, fast Lys. 27° 48' S. Br. 48° 36' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1726. Fyr slukket. Fort Ricasoli. Grand Harbour. Malta. De to røde, faste Fyr lodret for hinanden paa Fort Ricasoli NV-Hjørne er slukket. Det nye, røde Fyr med Formørkelser paa Ricasoli Bølgebrøder har en Synsvinde af 10 Sm. Fyrtårnet er hvidt cylindrisk, 9 m højt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 436. Kjøbenhavn 1908).

1727. Fyr tændt. Monopoli. Italien Ø.-Kyst. Den ny Mole ved V.-Siden af Porto di Monopoli strækker sig nu 200 m fra Punta Curritori. Paa dens Yderende er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m.

1728. Lystønder udlægges til Forsøg. Odessa Bank og Bug. Kherson Bay, Rusland. Om kort Tid udlægges følgende Lystønder til Forsøg ved Løbet mellem Odessa og Kherson Bay og i Otchakov Kanali:

Kherson Bay Indløb:
En sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Lys, paa NV-Siden af Odessa Bank.

En sort Lys- og Klokketønde, der hver 11½ Sek. viser hvidt Tre-Blink, Blink 1½ Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 5 Sek., paa N.-Siden af Odessa Bank midterste Yderende.

En rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Lys, paa S.-Siden af Tru-tæva Bank.

En sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Lys, paa NØ-Siden af Odessa Bank.

En rød Lys- og Klokketønde, der viser rodt Lys med Formørkelser hver 18 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 6 Sek., paa S.-Siden af Grunden ud for Bereanu Island.

Otchakov Kanali:
En rød Lystønde, der viser rodt Lys med Formørkelser hver 11 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek., ved Foreningen af det 3die og 4de Løb i den gravede Rende Ø. for Sari Kanalsi.

Indløbet til Kherson Bay: 46° 36' N. Br. 31° 30' Ø. Lgd.

1729. Fyr forandret. Lystønden »Grecienskepa Bank«. Lys og Klokketønde flyttet. Petrusina. Azovske Hav, Gnechokskaya Bank Lystønde, der ligger 11 Sm. S. 42° V. fra Taganrok Fyr, viser nu hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek., 47° 4' N. Br. 38° 46' Ø. Lgd.

Petrusina Bank røde Lys- og Klokketønde er flyttet og ligger nu 8½ Sm. S. 11° V. fra Taganrok Fyr. 47° 3', N. Br. 38° 54', Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1730. Fyrskibet »Ras Marbut« ombyttet med Lystønde. **Aden. Gulf of Aden.** Fyrskibet »Ras Marbut«, som ligger i 4 Kbl S. 84° V. fra Ras Marbut, er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser to røde, faste Fyr. 12° 47' N. Br. 44° 58' Ø. Lgd.

95

- R 700 West Indies, plans of anchorages in Jamaica. Plan Ora Cabeza Bay ny. Pris: 1 1/2 sh.
- R 2859 West Indies, plans on S. coast of San Domingo. Ny Plan af Borahona Harbour og Plan Viejo de Azua tilføjet. Pris: 1 sh.
- R 293 Newfoundland, E., Gander Bay to C. Bonavista. Pris: 4 sh. Tyskland:
- Til Segelhandbuch für die Ostsee, Abteilung III, Auflage 1904, er udkommet et Nachtrag, rettet til 31te Maj 1908.

Søkort-Arkivet.

- Kort Nr. 223. Lille-Bælt. Nordlige Del. Maalestok: 1 : 50,000. Meter. Pris: Lærrød Kr. 4,00, Papir Kr. 3,00.
- Kort Nr. 224. Færorne. Havne og Ankerpladser. Thorshavn Red: 1 : 5,000, Sorvåg-Fjord: 1 : 20,000, Fuglefjord: 1 : 10,000, Westmannhavn: 1 : 20,000, Klaksvaag-Fjord: 1 : 20,000, Kvannesund: 1 : 10,000, Fuding-Fjord: 1 : 40,000, Vang-Fjord: 1 : 20,000, Trangisvaag: 1 : 20,000. Meter. Pris: Lærrød Kr. 4,00, Papir Kr. 3,00.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Juli 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	83 ³ / ₄	83 ³ / ₄	84
Danmark	—	—	—
Norden	—	78 ¹ / ₄	80
Kjøbenhavn	48 ¹ / ₂	48 ¹ / ₂	48 ³ / ₄
Carl	71	70 ³ / ₄	72
Dannebrog	—	—	—
Skjold	—	50	53
Urania	—	—	—
Union	50	49 ³ / ₄	50
Dampsk. af 1896	—	70	72
Hejmdal	—	—	—
Østasiatisk	124	123 ¹ / ₂	123 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	10	13
Gorm	—	74	79
Torm	—	52 ¹ / ₂	70
Inga	—	45	51
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .	—	9 ¹ / ₂	11
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	40 ¹ / ₂	— ² / ₄	40 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	98	101
5 % Østasiatisk. Komp.	—	99	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	—	94	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	84	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.	—	87 ¹ / ₄	89 ¹ / ₄
4 % — — — 2. Serie	92 ³ / ₄	92 ³ / ₄	93
4 % — — — 1. —	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	87 ³ / ₄	88
4 % — — — 7. —	—	92	93
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	91 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf.	—	93	93 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	—	—	155 ¹ / ₄	155 ³ / ₄
Privatbank	102	—	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₂
Landmandsbank	—	—	127 ³ / ₄	128 ³ / ₄
Handelsbank	—	—	130 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Grundejerbank	—	—	28 ¹ / ₂	29
Burm. & Wain	62	61 ¹ / ₄	61	61 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	106	—	105 ¹ / ₂	107
Sukkerfabr.	210 ¹ / ₂	— ³ / ₄	210 ¹ / ₂	211
Bryggeri Aktier	—	—	144 ³ / ₄	146

Vekselkurs d. 21. Juli 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	99.05	88.85
London	18.15	18.00
Paris	—	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlina Børs d. 21. Juli 1908.

Russiske Noter	214.75
4 % Russiske Consols	—
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit	76.50
5 % Mexikanske 1899	—
5 % Rumænske Stats	100.75
4 % — — — 1890	93.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 44,000, „København“ 6,000, „Carl“ 10,000, „Union“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 94,000, „Østasiatisk“ 104,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaa langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Sløbetrosser.

**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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Proviensbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenseure

Telefon-Nr.
42



Leo Ledermanns
Redningskrans „Panzer“

Inddelt i 6 lufttætte Rum,
stor Bæreevne, meget lettere og
holdbarere end Korkkransen.

BERG & LARSEN.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon H 120.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

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 Baadenees Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamogo Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Rnaterialier, og kun 1. Klassees Kød anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 466 & 500.

„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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 28. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrande og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.


De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taare Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbnergade 13.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

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 Statsbaadriiftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—9, 10—11. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 1—3

Berg & Larsen

(forhen Martin Nisson)

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Forstædernes

Prima Rugbrød

til

Skibsproviantering.

Telefon 4922

Brødfabrikker

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,

Steamships- & Forwarding-Agents

Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

Skib til Salg.

En god Skonnert til Steufiskeri, 18 1/4 Tons, laster 15 Læster, er til Salg ved Henvendelse til

Skipper A. Jørgensen

Skibbusene, Odense.

Howaldtswerke,
Kiel.

Gebr. Howaldts

selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af

Stoppebøsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa

Dampskibe og Fabriker.

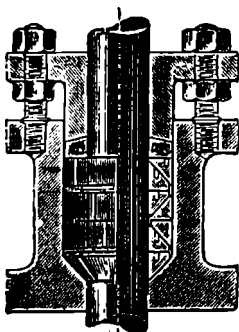
Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

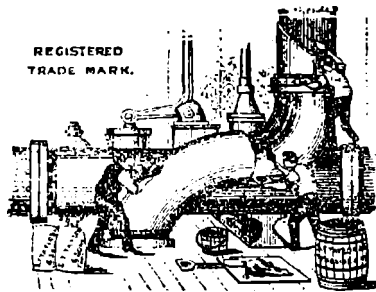
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-hach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

S. T. TAYLOR & SONS
Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotwood. Scotwood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateri-
alier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

PALE SØRENSEN EFT.

Lager af Uhre, Barometre, Ter metretre
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Kolonial- og Skibshandel
Sø- og Herreekviperingsforretn.

Begrundet paa Sygdom kan en af ovenstaaende i god Drift værende Forretninger faas til Overtagelse straks eller senere paa billige Vilkaar. Ekviperingsforretningen egner sig særlig for en Skipper, der vil ophøre med at sejle. Henvendelse til

J. Vestergaard

Middelfart.

Wigzell's Patent Loddemaskine

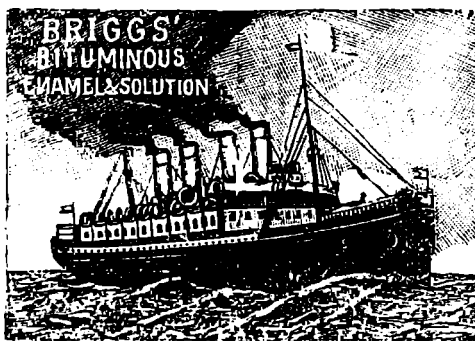
er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn

Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallen

paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasteram, Bankers og Dæk

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.

Telefon 7262.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshaven.

Fabrik for selvsmørende Lossehjul.

Telf. 29,779 y.

Gaver til Sømandslægen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Skoleskibet „Viking“.

„Viking“ ventes at ville tiltræde sin 2. Rejse i Begyndelsen af November d. A. og at have Plads for c. 20 nye Elever. Formularer og Blanketter til Ansøgning og Attester udleveres paa Aktieselskabets Kontor, Toldbodvej 6, K., Kl. 10—4, hvor ligeledes al anden Oplysning kan erholdes.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, d. 28. Juli 1908.

Norsk Amerikalinie. I den sidste Tid har i Følge norske Blade en Komité arbejdet for Grundlæggelsen af en norsk Amerikarute i Tilslutning til Bergensbanen. I Kristiania-*Morgenbladet* læses følgende om Planen:

C. 150 fremtrædende Repræsentanter for Handel, Søfart, Industri og Bankvæsen har sluttet sig til Ideen som Indbydere, og Børs- og Handelskomitéer skal have anbefalet Planen, der nu foreligger. Efter denne skal Aktiekapitalen sættes til 10 Millioner Kroner. Saasnart Ferierne er forbi, vil Indbydelse til Tegning af Aktier blive fremlagt. Selskabet er tænkt bygget paa smaa Aktier — paa 200 Kroner. Ogsaa fra Nordmænd i Amerika har man faaet Tilsagn om Tilslutning til Foretagendet. Det er ikke Hensigten at starte en Emigrantlinie, men en Kommunikationslinie beregnet med Halvdelen Gods- og Resten Passagertrafik. Det er Meningen at begynde med 2 Baade, Turbinskibe, hver paa 3,000 Tons*), muligvis noget større. Skibene skal kontraheres til Efteraaret, saa de kan være færdige til Vinter, og Ruten skal aabnes, saasnart Bergensbanen er taget helt i Brug. Til en Begyndelse vil Ruten blive 14-daglig og kun Fart etableret mellem Bergen og New York uden noget Anløbssted mellem Ruten Endepunkter. Senere — om muligt allerede i det første Driftsaar — agter man at gøre Ruten ugentlig, og Skibene vil da komme til at anløbe baade Trondhjem og Kristiania. Det er ikke Meningen at søge Statssubvention for Linien; man forudsætter, at der vil blive tilstaaet den Postbidrag, og at Staten muligvis paa anden Maade kan blive interesseret i Linien. Skibene, der faar to Passagerpladser, skal have en Fart af 17 Mil, og Turen fra Bergen til New York forudsættes tilbagelagt paa 7 à 8 Døgn. Der er Tale om at søge Samarbejde med Sverig.

Fra Fællesrepræsentationen har vi modtaget et Eksemplar af *Reglement i Henhold til Sølovens § 45 for Skibsmandskabs Opholdsrum om Bord i danske Skibe* af 1. Juli 1908.

Det ny Reglement er som bekendt Resultatet af det Kommissionsarbejde, der paabegyndtes d. 10. Decbr. f. A. Det træder i Kraft d. 1. Oktober 1908, og fra samme Dato ophæves Afsnit II *Skibsmandskabs Opholdsrum* i Reglement af 10. Decbr. 1892.

Natten mellem Torsdag og Fredag i sidste Uge er ved Kristiania sket en sørgelig Ulykke, idet Ruledamperen *»Gøteborg«*, der var for udgaaende, har oversejlet en lille Damper *»Bækkelaget«*, som kom fra Malmøkalven paa Vej til Piperviken fuldladet med Passagerer.

I Følge norske Blade indtraf Sammenstødet omtrent udfor Hovedøens Lazaret, idet *»Bækkelaget«*, der, efter hvad der hidtil er oplyst, ikke førte Lanterner, i det snævre Farvand søgte at gaa for om *»Gøteborg«*. Denne ramte *»Bækkelaget«* paa Styrbords Side, saa den bogstavelig blev skaaret midt over og straks sank.

Af de om Bord værende c. 80 Passagerer reddedes en stor Del af *»Gøteborg«* og tililende Fartøjer, medens andre selv hjergede sig i Land ved Svømning. I Løbet af den følgende Dag blev fundet ikke mindre end 10 Lig, men efter de sidst indløbne Efterretninger at dønmme synes Ulykken at være begrænset ved dette Antal.

Vi har modtaget følgende:

Paa Rejsen fra Blyth til Uddevalla sprang den af mig førte Damper *»Fram«* af Langesund læk og sank.

*) I Dagbladet „Kysten“ angives Størrelsen til 8000 Reg.-Tons.

Paa mine Signaler om Hjælp kom den danske Damper *»Skodsborg«*, ført af Kaptajn E. Th. Schmidt, til Stede, og vi blev optaget af denne Damper, som bragte os til Kjøbenhavn.

Paa egne og Besætningens Vegne beder jeg hermed om at maatte bringe Kaptajn Schmidt og hans Besætning min varmeste Tak for den under særlig farefulde Forhold ydede gode Assistance og for den i alle Maader udmærkede Behandling og Forplejning, som vi nød om Bord i Damperen *»Skodsborg«*.

p. t. Kjøbenhavn, d. 23. Juli 1908.

Chr. Rytter.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om S/S. *»Fram«* Forlis vil nedenstaaende Indberetning fra Hr. Kaptajn A. V. Hauch, S/S. *»Otto Rud«*, ikke være uden Interesse.

Beretningen, der velvilligst er overladt os af Dansk Dampskibsselskab, er dateret *Kjøbenhavn d. 25. Juli 1908*:

Den 23. Juli 1908 Kl. 4 Em., da jeg befandt mig i Nordsøen, 56° 32' N. Brd. 4° 59' Ø. Lgd., paa Rejse fra Sunderland til Swinemünde med Kullast, observeredes en Jolle liggende drivende i Søen halv fuld af Vand. Den toges om Bord, og ved nærmere Eftersyn viste det sig at være en spidsgattel, hvidmalet Jolle; den maalte 17' 9 1/2" × 6' × 2' 4 1/2", og Navnet *»Fram«* var malet udenpaa i Stævnen. Ved at skraabe noget Maling af i begge Stævnene kom et andet Navn tydelig tilsyne: Navnet *»Fremad«* og Stednavnet *»Langesund«*.

Baaden, der er i ret god Stand, bærer Præget af at være anløbet af en Fisker, som tilsyneladende har brudt Sæderne op for at tage Lufkasserne ud af den; selv Rorløkkerne agter er afbrudt.

Ved *»Otto Rud«*s Ankomst til Kjøbenhavn blev Baaden sendt ind i Lynettehavnen til Opbevaring hos Baadebygger Svendsen.

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. 62/1908, afsagt den 1ste Juli 1908. A/S A. Nielsen & Co., Nykjøbing F. mod Højesteretsadvokat Halkier som Repræsentant for Dampskibet *»Hartburn«* af Newcastle.

I Juni 1907 købte Citanterne A. Nielsen & Co, Nykjøbing, F., af et russisk Firma i Novorossisk c. 800 Tons Solsikkekager for 134 Rm. 50 Pf. pr. Ton inklusive Fragt og Assurance til Afskibning senest 13. December, ny Tidsregning, eller i Tilfælde af Strejke i Indladningshavnen — der virkelig ogsaa indtraf — senest 3. Januar d. A.

Ved Certepartiet af 13. November 1907 befragtede Sælgerne Dampskibet *»Hartburn«* af Newcastle til i Novorossisk at indtage »en fuld og komplet Ladning« Solsikkekager, dog ikke udover 3,700 Tons, og dermed sejle til indtil 3 danske Havne.

Den 30. December havde Skibet i Novorossisk indladet

67,500 Pud (c. 1,000 Tons), og Kaptajnen udstedte herfor to Konnossementer, et for 54,000 Pud til Nykjøbing F. som 2den Lossehavn og et for 13,500 Pud til Aarhus som 3die Lossehavn. Den 2. og 10. Januar udstilledes yderligere to Konnossementer for henholdsvis 54,100 og 33,800 Pud til 3die Lossehavn, og den 13. og 15. Januar udstedtes Konnossementer for det til Kjøbenhavn som 1ste Lossehavn bestemte Parti. Hele Ladningen, der var af ganske samme Kvalitet, var indladet *in bulk* uden Adskillelse mellem de forskellige Partier til de tre Lossehavne, hvor da ogsaa Lesningen foregik saaledes, som det faldt mest bekvemt og ikke fra bestemte Luger. I Kjøbenhavn udlossedes saaledes fra alle Luger det, der laa øverst, i Nykjøbing det næste Lag af Kagerne og i Aarhus de nederst liggende Kager.

Under nærværende Sag gør nu Citanterne gældende, at Nykjøbing-Partiet i Virkeligheden ikke kan betragtes som indladet d. 30. December, da det paagældende Konnossement udstedtes. De hævder, at Nykjøbing-Partiet, som maa være den Del af Ladningen, der har ligget i Skibet imellem Partierne til 3die Lossehavn, der laa nederst, og til 1ste Lossehavn, der laa øverst i Skibet, saaledes først kan regnes at have været fuldt indladet d. 10. Januar, da alle Partierne til Aarhus og Nykjøbing var indtaget. De hævder, at Kaptajnen saaledes i Strid med Sølovens § 133 har udstedt Konnossement paa Nykjøbing-Ladningen, inden den var kommen i Skibet og derved bevirket, at Citanterne, der ikke vidste Besked med det rette Forhold, hindredes i at benytte deres Ret overfor Sælgerne til paa Grund af Indladningsfristens Oversiddelse at hæve Kontrakten, og de gør gældende, at Kaptajnen og derved ogsaa Rederiet maa være ansvarlig for det dem paa Grund af de stærkt faldende Priser tilføjede Tab, som de har opgjort til Kr. 5,089.50, hvilket Beløb de paastaar sig tilkendt med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte Højesteretsadvokat Halkier som Repræsentant for Dampskibet »Harburn« af Newcastle, der paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, gør dels gældende, at Retsforholdet mellem Parterne i Mangel af anden Bestemmelse maa bedømmes efter engelsk Ret, da Konnossementet er udstedt af en engelsk Kaptajn som Fører af et Skib, der tilhører et engelsk Rederi og sejler under engelsk Flag, samt at engelsk Retsopfattelse ikke paalægger Rederiet noget Ansvar for Kaptajnens Udstedelse af Konnossement inden Godssets Indladning, dels hævder han, at heller ikke dansk Ret hjemler noget Ansvar under de foreliggende Omstændigheder. Han har i sidstnævnte Henseende hævdet, at Kaptajnen, hvis Pligt efter Certepartiet kun gik ud paa at indtage »en fuld og komplet Ladning«, ikke ved Konnossements Udstedelse vidste eller havde nogen Pligt til at skaffe sig at vide, hvor stort et Parti, Aarhus-Lasten vilde andrage, eller at der i de følgende Dage vilde blive ham forelagt flere Aarhus Konnossementer til Underskrift. Hans Underskrift paa Nykjøbing Konnossementet den paagældende Dag var derfor fuldtud forsvarelig.

Indstævnte gør derhos gældende, at der intet havde været til Hinder for Udlevering i Nykjøbing af netop den Del af Ladningen, der var inde, da Konnossementet for Nykjøbing-Partiet udstedtes, men dette vilde være en meningsløs Ulejlighed, da det for de forskellige Ladningsmodtagere maatte anses at være uden Interesse, hvilken Del af Ladningen de modtog.

Ligesom der findes at maatte gives Indstævnte Medhold i, at Rederiets Ansvar — som værende et Ansvar for en af Kaptajnen mulig begaaet Fejl — maa bedømmes efter engelsk Ret, (hvad efter det oplyste skønnes at maatte medføre, at Rederiet vilde være at frifinde, selv om Kaptajnen fandtes at have handlet urigtigt), saaledes maa der ogsaa gives Indstævnte Ret i hans øvrige Anbringender, og Rederiet maatte da ogsaa betragtes som ansvarsfrit efter dansk Ret allerede af den Grund, at der intet kan bebrejdes Kaptajnen med Hensyn til Konnossementets Udstedelse.

Indstævnte vil som følge heraf være at frifinde, hvorhos Citanterne findes at burde betale ham Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Dom i S. S. Nr. 65/1908 afsagt 1. Juli d. A.

Tiltalte A. A. J., der fra 3. April 1907 havde været udmønstret med Dampskibet »United States« af Kjøbenhavn som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i New York den 17. s. M., fordi han fandt Arbejdet om Bord for strængt. Han skyldte ikke ved Rømningen Hyre til Skibet.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage, samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 64/1908 afsagt 1. Juli d. A.

Tiltalte F. J. E. N., der fra 1. Oktober 1906 havde været udmønstret med Dampskibet »Oskar II« af Kjøbenhavn som Matros paa ubestemt Tid, rømte i New York den 26. Marts 1907 for at faa bedre lønnet Arbejde i Amerika. Han skyldte ikke ved Rømningen Hyre til Skibet.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Betaling for Skibsbesigtelser.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Med Interesse har jeg i *Dansk Søfartstidende* læst Referatet fra Sejlskibsrederiforeningens Generalforsamling, men jeg maatte smile højt, da jeg læste Slutningen af det indledende Foredrag, som holdtes af Hr. Mægler Hansen, Svendborg, om Betaling for Skibsbesigtelser m. v., hvor han ønsker, at den Byfoged i Helsingør, der er Skyld i, at man i Svendborg Byting beregner 10 Kr. 72 Øre for Udmeldelse af Besigtelsesmænd, aldrig havde levet.

Grunden til, at jeg smilede højt, er den, at den af Hr. Mægler Hansen fordømte helsingørske Byfoged aldrig har levet. Det er nemlig hverken Byfogderne eller i det hele Dommerstanden, der bestemmer, hvad der skal betales som Gehyr til Retten, thi disse Gebyrer er omhyggelig fastsat af Lovgivningsmagten i Sportel-Reglement af 22. Marts 1814, der har ikke mindre end 166 Paragrafer. Derfor bør Hr. Mægler Hansen lade baade den nuværende og de afdøde Byfogder i Helsingør være i Fred, thi de har intet ondt bedrevet; men regnes der i Svendborg Kr. 10.72 for Udmeldelse og Edfæstelse af to Besigtelsesmænd, er det dog vist forkert.

Enten udmeldes Mændene ved Ekstraret — alt-
saa paa en Tid, hvor der ikke holdes almindelig Ret —
og da skal der betales:

Efter Sportelreglementets § 2, jfr. § 19.....	Kr.	2,50
— — § 9	—	0,83
— — § 13, jfr. § 19.....	—	2,24
— — § 14	—	1,87
For Udskrift (1/2 Ark)	—	0,31
— — § 127	—	1,25
	Kr.	9,00
— — § 156	—	1,80
Stempel til Udskrift.....	—	0,30
	ialt	Kr. 11,10

eller Mændene udmeldes ved almindelig
Ret, og der betales da

Efter Sportelreglementets § 2	Kr.	1,25
— — § 9	—	0,83
— — § 13	—	1,12
— — § 14	—	1,87

Udskrift (1/2 Ark).....	Kr. 0,31
— — § 127.....	— 1,25
	Kr. 6,63
— — § 156.....	— 1,33
Stempel til Udskrift.....	— 0,30
	ialt Kr. 8,26

men i intet af de nævnte Tilfælde bliver det Kr. 10,72, saa Hr. Mægler Hansen maa vist huske fejl.

Horsens, d. 21. Juli 1908.

Schouenborg,
Overretssagfører.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Maa jeg bede Dem være saa god at optage følgende som Svar paa Hr. Styrmand P. G. C. Pedersens Indlæg i *Dansk Søfartstidende* for 30. Juni d. A.

Det kan indrømmes Styrmand P., at nogle Navigatører opgiver Søfart for andre Næringsveje, men der synes i de sidste 40 Aar ikke at være foregaaet anden Forandring deri, end at det nu er sjældnere end forhen, at nogen etablerer sig som Mæglere, Skibsredere og Skibshandlere. Det er muligt, at bedre Livsvilkaar og Avancementsforhold kan indvirke paa Styrmands-Afgangen; men det tør antages, at disponible Penge vil vedblive at have Betydning ved Besættelse af Førerpladser i smaa Rederier.

Ved den nuværende Uddannelsesmetodes sløvende Virkning har jeg ikke alene tænkt paa Navigationsskole-tiden, men paa de almindelige Forhold som medfører, at Drengene paa 14 Aar sendes ud mellem fremmede Folk med Ret til i enhver Henseende at disponere over Tjeneste og Indtægter. Disse Forhold medfører for deres fremtidige Virksomhed en Fare, der tiltager ved Skibsfartens Udvikling — korte Rejser. I Ordets egentlige Betydning er praktisk Læretid ukendt for vordende Navigatører; thi fra Skibenes Side er der ingen Forpligtelse til at undervise eller vejlede dem. De fleste danske Sejlere undgaar Matroser, den ene Dreng underviser den anden, og Følgen heraf er, at de bliver Fuskere som Fagmænd. Det er vanskeligt at begrunde en Mening om deres Opfattelse af Orden og Diciplin; thi de behøver ikke at underordne sig Forholdene, hvor de kommer hen, alle Drengene har Ret til at opsiges Maaned, naar der gaar dem lidt imod. Unge Sømænds Garderobe er ikke kostbar, og mange — særlig de, der har Betingelse for at blive Befalingsmænd, er vel ekviperet fra Hjemmet og modtager af og til Forøgelse derfra. Da de ikke har andre nødvendige Udgifter, er det en Selvfølge, at det meste af Gagen 15—60 Kr. om Maaned kan anvendes som Lonmepenge i 14—19 Aars Alderen.

Det er enhver Skibsførers Pligt under Rejsen at udbetale endog til den yngste Dreng indtil to Tredjedele af fortjent Hyre, uden Ret til at kontrollere, hvortil den anvendes. Denne uindskrænkede Selvstændighed i Drenggeaarene faar Betydning for Sømændenes senere Udvikling, thi det medfører, at unge Sømænd driver med Strømmen, hvor de kommer hen, og stifter Bekendtskab med Bærmen af Havnebyernes Befolkning, der optager dem som kærkomne Gæster i Smudskroge, saa længe de har Penge paa Lommen.

Det gamle Ord, der siger, at Ungdom og Visdom følges sjældent ad, passer her saa godt som noget Sted.

De her anførte Livsvilkaar er for mange bleven en Vane, ved den Tid Navigationsundervisningen begyn-

der, og det er indlysende, at denne Vane hverken letter Arbejdet eller forøger Resultatet af Lærernes Virksomhed. Styrmandseksamen er nærmest et Pengespørgsmaal, men Udbyttet af denne Eksamen er naturligvis afhængig af den Interesse, Eleverne viser Undervisningen, og der er Grund til at vente Forandring deri ved at drage Omsorg for, at de under Opvæksten stifter mindre Bekendtskab med Beværetninger til Fordel for den teoretiske Undervisning.

Det kan indrømmes Styrmand P., at Kundskaber er lige gode og lige nyttige, enten de erhverves ved tvungne eller ved frivillige Prøver; men jo mere Statens Fordringer udvides, desto vanskeligere bliver det at faa Eksamen for andre end velstaaende Folks Børn; thi Forberedelsen maa altid forudsættes at blive langvarig, fordi den teoretiske Undervisning er negligeret under Opvæksten. Det er endvidere tvivlsomt, om der er Lovhjemmel for, at Staten hæmmer Tilgang af Navigatorer fra en Samfundsklasse, der hidtil har bidraget væsentlig til Standens gode Renomé.

Det er ikke forbudt fattige Sømænd at spare Penge til Undervisning, men det er heller ikke nødvendigt, thi Søfartsforholdene — Landlov med Penge i Lommen omtrent hver anden Nat, er fuldt ud tilstrækkeligt.

Paa lange Rejser i Sejlskibenes Glansperiode voksede unge Sømænd op under de bedste Betingelser for at blive hæderlige og dygtige Befalingsmænd; de lærte at respektere Orden og Diciplin som Hovedfag samtidig med, at de tilegnede sig en saa grundig Færdighed i Fagets praktiske og vigtigste Kundskaber, at de derved blev i Stand til at hævde overordnede Stillinger, selv om den teoretiske Uddannelse lod en Del tilbage at ønske. Paa de aarelange Rejser var der sjældent Landlov og under saadanne sinaat med Penge; derfor fik Opholdet i fremmede Havne ingen skadelig Indflydelse paa de unge Sømænds fremtidige Udvikling.

For at modarbejde den Reaktion, der er fulgt med de forandrede Søfartsforhold — for at højne Standens Niveau, er det bleven nødvendigt at udruste Skoleskibe for vordende Befalingsmænd, som dér om Bord fritages for de Farer, som Fristelserne i almindelig Fart udsætter dem for. I Skoleskibe forberedes Eleverne til deres fremtidige Gerning ved en forud fastsat systematisk Fremgangsmaade, hvor teoretisk Undervisning afveksler med praktisk Øvelse.

At Elever i søgaaende Skoleskibe beskæftiges med Arbejde, som er uden Betydning for dem, der senere søger Ansættelse med Dampere, kan ikke nægtes; men desuagtet byder disse Skibe paa saa mange Fordele for vordende Navigatører, at der ikke kan tænkes to Meninger om, hvor en Fader bør sende sin Søn hen, naar han har Valget mellem almindelig Søfart, hvor Drengene ligesom en Fløj maa rette sig efter alle Vinde, eller om Bord i et Skoleskib hvor de under sagkyndig Vejledning og Omsorg kan tilegne sig de Kundskaber, der saa haardt trænges til i Dampere.

Med mit første Indlæg var det ikke Hensigten at reklamere for Skoleskibet »Viking«; dette Foretagende anser jeg som saa sundt og godt, at Reklame er overflødig. Jeg har derimod skrevet det i den Hensigt at vække Stemning for at højne Standen saa vel i social som pekuniær Henseende ved Kundskaber, og det er min Overbevisning, at der paa disse Omraader kan indvindes betydelige Resultater ved Skibsførernes sagkyndige Anvisning paa, at lede Ungdommen i en dertil svarende Retning, som der kan veksles Meninger om. Det er min Anskuelse, at vi særlig har Pligter over for de mange, der fra fattige Hjem vælger Sølivet i Tillid til, at de der ved egne Kræfter kan arbejde sig op til ansete Stillinger, men for sent gør den Oplagelse, at disse er forbeholdt de rige Folks Børn.

P. Hedegaard.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har de frembudte Ladninger kunnet dække den ledige Tonnage, og efter at Frygten for Arbejdsstandsning i Sverig er ophævet, har Rederne sluttet villigere fra Bottenhavet, saa at Ladninger fra den Kyst nu er færre, idet der ikke er gjort nogen ny Forretning i Salg af Trævarer, hvilket atter har foraarsaget at der for Tiden ikke er noget større Valg af prompte Laster. Forhaabentlig vil dog en Del Tonnage blive optaget paa Rusland, som nu byder bedre Betingelser, saa at Forholdene derved bedres. Tyskland har enkelte mindre Havrelaster til England, men er iøvrigt maalt. Danmark har ligeledes kun enkelte Laster til Østersøhavne, Vestsverig og Østnorge har fremdeles nogle Ladninger af Træ samt enkelte Islaster, Sydsverig indrømmer nu bedre Rater, Bottenhavet maa som anført betegnes som mattere, medens Petersborg og Riga har flere Laster til forhøjet Fragt. Returfragter Vest fra er der fremdeles ikke nogen Mangel paa, særlig Kulfragter er der ikke faa af.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

100 Sldr. D/B., Boards Neder Kalix/Bridgewater 45/6, 85 Sldr. Stav Hernøsand/Themsen 33/9, 110 Sldr. D/B., Boards Sundsvall/St. Valery 50 Frcs., 115 Sldr. D/B., Boards Norrkøping/Portsmouth 30/6, 125 Sldr. D/B., Boards Gøteborg/Highbridge 32/6, 1400 Tdr. Tjære Umeå/Dunkerque 2½ Frcs., 1,100 Tdr. Tjære Wasa/Lissabon 3¾ Frcs., 290 Tons Oljekager Petersborg/England 10/Kulhavnsbasis, 340 Tons Bricks Warkworth/Petersborg 8/6, 280 Tons Clay Charlestown/Norrköping 8/, 230 Tons Kul Boness/Rødvig £ 8, 180 Tons Kul Blyth/Mullerup £ 8, 225 Tons Oljekager Dieppe/Gøteborg 10 Frcs.

Markedet for de mindre Skibe er lige uforandret; der er atter i sidste Uge sluttet fra Stralsund for Rug 3 Mark og for Havre 4 Mark. Udsigterne for den ny Kornhøst i Tyskland tegner godt, og forhaabentlig vil dette allerede i næste Maaned bevirke en Bedring i Fragtmarkedet, naar Afskibningerne da tager deres Begyndelse. For prompt Afledning noteres bl. a. Stolpmünde/Aalborg 4¾ à 5 Mark for Havre.

ab Memel noteres af Trælaster til Kiel 19½ Mark, Rendsborg 21 Mark, Brake 26 Mark.

ab Kjøbenhavn blev atter sluttet et Par Skibe for Bomuldsfrøkager til Randers 13 Øre og for Majs til Svaneke og Kjerteminde 10 Øre, Skjelskør 9½ Øre, Stege 9 Øre, samt for Hvede til Trelleborg 9 Øre.

I Sverig, hvor de gamle Arbejdskonflikter blev afsluttet og ny afværget, er der just ikke meget at gøre, men en Del Skibe placeres dog derfra, særlig fra Karlskrona, Karlshamn og Sølvesborg, hvorimod de vestlige Pladser som Halmstad og Warberg næsten slet intet har at byde. Raterne, hvortil der sluttet, er uforandret, dog maa bemærkes, at der for Bloksten fra Sølvesborg til Rotterdam skal være accepteret 6½ Mark. Heller ikke fra de svenske Sundhavne er der noget videre Liv, og der noteres for mindre Skibe kun til Königsberg 3½ Mark, Aalborg 3½ Kr., Skive 4 Kr. for Lervarer.

Fra Sø og Land.

Dansk Somand død i Udlandet. I Folge Indberetning fra den kgl. Konsul i Newcastle o. T., er en dansk Somand, Frederik Ferdinand Jensen, født i Hallelev By, Sønderup Segn, d. 13. November 1840 og sidst forhyret med det engelske Skib »Haslingden«, afgaaet ved Døden ved Drukning d. 16. December f. A. i Charleston i England. Afdøde har efterladt sig nogle Effekter samt et Pengeloh.

Afdødes Slægt er blevet forgæves eftersøgt paa det angivne Fødested.

Oplysninger om hans Slægt og Hjemsted bedes indsendt skriftlig til Udenrigsministeriet.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 4 amerikanske, 6 britiske, 2 hollandske, 6 franske, 1 tysk, 4 italienske, 8 norske, 4 russiske, 5 svenske; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 ostrigsk, 14 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 5 tyske, 3 græske, 3 japanske, 3 norske, 1 spansk, 1 svensk. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 15, Kollision 6, Ild 1, forsvundet 1, forladt 1, Kondemnation 15, sunket 1; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 4, Ild 1, forsvundet 4, Kondemnation 11, sunket 1.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Maj Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 564 Havarier mod 533 i samme Maaned 1907, deraf 451 Dampskibe og 113 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 176, Sammenstød 186, Anlobning af Nodhavn 22, Maskinskade 56, beskadiget af Is 15, af Ild 34, af haardt Vejr 30, forskellige Aarsager 44, forladt 1. Ialt 53 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 66 i samme Maaned 1907, deraf 18 Dampskibe og 35 Sejlskibe; Aarsagerne har været: Stranding 20, Sammenstød 16, beskadiget af Is 1, af Ild 2, forsvundet 3, sunket 5, forladt 2, Kondemnation 4.

Ethel Wynne, Dpsk. af Withby, har været paa Grund paa Thuro, men er atter kommet flot ved Hojvande og ind til Svendborg.

Riga, Dpsk. af Rostock, der forleden kom paa Grund paa Omø Rev, er bragt flot af Svitser og er indslæbt til Korsør.

Agnes, Skonnort af Marstal, er indkommen til Kragerø efter at have været i Kollision med Barkskibet »Cort Adeler« af Kragerø. »Agnes« har faaet Klyverbommen brækket, foruden en Del ovenbords Skade.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 27./7.). Adolph Andersson, Schabert, pass. Brunshüttel 21./7. for Petersborg. — Alexandra, Nielsen, ank. Sfax 25./7. — Algarve, Borries, ank. hertil 24./7. — Anglo Dane, Wioncke, ank. Antwerpen 24./7. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 25./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 19./7. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 13./7. — Aruo, Strubberg, ank. Oneglia 24./7. — Aurora, Fischer, ank. Riga 25./7. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Riga 25./7. til Antwerpen. — Beira, Lange, ank. hertil 25./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 23./7. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Marsseille 21./7. — Christian IX, Holm, ank. London 19./7. — Dagmar, Bogvad, afg. Riga 24./7. til Dunkerque. — Donro, Mortensen, ank. Lissabon 26./7. — Florida, Andersen, afg. Hull 28./6. til Buenos Aires. — Frøderik, Thomsen, ank. hertil 27./7. — Garonne, Kromann, pass. Quessant 25./7. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 22./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 18./7. til New York. — Høngest, Munch, ank. hertil 27./7. — Hjelms, Sørensen, ank. hertil 27./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Piteå 23./7. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunshüttel 25./7. for Petersborg. — Kasan, Hansen, pass. Brunshüttel 26./7. for London. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 15./7. — Kiev, Jørgensen, afg. Bordeaux 26./7. til La Rochelle. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 16./7. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 25./7. til Hull. — Loire, Craignou, ank. hertil 24./7. — Louise, Kruse, ank. Liban 20./7. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 26./7. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Pernau 26./7. til Kristiania. — Moskø, Meldahl, pass. Brunshüttel 24./7. for London. — Nicolai II, Kaas, afg. Smyrna 21./7. til Havre. — Nordjylland, Kragh, afg. Danzig 25./7. til Riga. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Dunkerque 25./7. hertil. — Omsk, Jensen, afg. Hull 21./7. til Windau. — Oscar II, Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, afg. Revel 25./7. til Libau. — Pregel, Harder, ank. Königsberg 21./7. — Saga, Nielsen, ank. Rouen 23./7. — Saxon, Kylesbech, ank. hertil 26./7. — Seine, Damp, ank. Kotka 23./7. — Texas, Lissner, afg. herfra 15./7. til Boston. — Tyr, Thaning, ank. hertil 27./7. — United States, Wulff, ank. hertil 21./7. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 25./7. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Havre 26./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. St. John 15./7. til Dublin. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Hungerburg 18./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Pictau 20./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Archangel 20./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Newmills 16./7. til Browhead f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Dunkerque 23./7. til Newport. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Bona 16./7. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kronstadt 16./7. — Johan Siem, Kuusden, afg. Petersborg 22./7. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Libau 16./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hausen, ank. Licata 22./7. — Russia, Paulsen, ank. Rotterdam 22./7. — Carl Hecksher, Starck, ank. St. Nazaire 23./7. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 11./7. — Normannia, Erichsen, ank. Calais 19./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 12./7. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 23./7. — Livonia, Skov, afg. Petersborg 20./7.

Østerseen. Cimbria, Paulsen, afg. Filadelfia 21./7. — Patricia, Dam Larsen, ank. Stettin 26./7. — Gratin, Sørensen, ank. Carloforte 22./7. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 1./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 21./7. — Gallia, Nielsen, ank. Duikerque 18./7. — Caledonia, Storm Hausen, ank. Rotterdam 21./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 24./7. — Kotonia, Rasmussen, ank. Mahdia 22./7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Memel 24./7. — Grana-ria, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 6./7. — Carbonia, Mathiasen, afg. Stockholm 23./7. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 15./7.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Forsby 20./7. — Selandia, Troensegaard, ank. Grimby 15./7. — Secalia, Jensen, ank. Bary 21./7. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 25./7. — Boscia, Skovgaard, afg. Hull 20./7.

Ocean. Philadelphia, Horu, ank. Filadelfia 19./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Swine-münde 26./7.

Skandia. Schaebe Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 25./7. til Frederikshavn. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Libau 23./7. til Rotterdam.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Bordeaux 22./7. — Nautik, Nielsen, afg. Kotka 24./7. til Bordeaux. — Nordsoen, Gram, afg. Santander 23./7. til Rotterdam. — Nexos, Basse, ank. Lands-krona 25./7. — Gerda, Iversen, ank. Sevilla 24./7. — Ellen, Hansen, ank. Nådendal 24./7. — Fylla, Christensen, afg. Kron-stadt 18./7. til FeCamp. — Cito, Jepsen, afg. Marseille 21./7. til Gibraltar. — Napoli, Brinch, pass. Helsingør 24./7. for Königs-berg. — Bodil, Uldall, ank. Hamburg 22./7. — Nermu, Schiff, pass. Helsingør 24./7. for Pernau. — Alfa, Lauritsen, ank. Vigo 23./7. — Hebe, Grogersen, ank. Korkala 23./7. — Inger, Larsen, ank. Sundsvall 17./7. — Johanne, Thøgersen, ank. Newport 21./7. — Karla, Pedersen, afg. Halla 22./7. til Hartlepool.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Helsingfors 22./7. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Kallero 22./7. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 23./7. — Elna, Rathje, ank. Memel 26./7. — The-rese, Pedersen, ank. Rouen 19./7. — Simone, Møller, ank. Lü-bøck 25./7. — Jeanne, Løffer, ank. Koivusaari 25./7. — Daisy, Lageson, ank. Kotka 24./7. — Vera, Riso, ank. Neder Calix 24./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Aarhus 19./7. — London, Bom, ank. Riga 17./7. — Paris, Tholander, ank. Howdon Dock 23./7. — Bryssel, Kaas, ank. Rouen 19./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 19./7. til Rotter-dam. — Wien, Bock Hansen, afg. Hammholmen 23./7. til West Hartlepool. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 24./7.

Jylland. Ingrid, Winther, pass. Helsingør 21./7. for Bor-deaux. — Karen, Eriksen, afg. Rotterdam 23./7. til Tynen.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Stettin 24./7. til Riga. — Brattingsborg, Suenson, ank. Cardiff 21./7. — Flyndorborg, Larsen, ank. Riga 12./7. — Fredensborg, Fischer, ank. Blyth 21./7. — Frederiksborg, Larsen, ank. Cardiff 21./7. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Cardiff 17./7. — Kronborg, Jensen, ank. Kemi 16./7. — Rosenborg, Schultz, ank. Blyth 24./7. — Skauderborg, Jensen, ank. Uleåborg 15./7. — Stegelborg, Albertsen, ank. Hull 19./7. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Ghent 16./7. — Soborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 23./7. — Uranienborg, Schmidt, ank. Stettin 24./7.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Car-diff 22./7. — Klampenborg, Palm, ank. Blyth 26./7. — Mar-selishorg, Rohde, ank. Thernia 22./7. — Silkoborg, Pe-dersen, afg. Ripola 24./7. til Calais. — Skodshorg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 23./7. — Tuborg, Agerlin, ank. Riga 26./7. — Vilfsborg, Møllerup, afg. Huelva 21./7. til Hamburg. — Vor-dingborg, Petersen, ank. Riga 17./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Wiborg 19./7. — Dausborg, Kühl, ank. Uleåborg 21./7. — Jørgersborg, Lar-sen, afg. Wiborg 18./7. til West Hartlepool. — Kallundborg, Nielsen, afg. Huelva 18./7. til Hamburg. — Taaruborg, Matzen, ank. Reval 21./7.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 16./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 13./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 26./7.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 23./7. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Hull 22./7. til Riga.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, afg. Hull 21./7. til Pernau.

Det ostasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, ank. Antwerpen 23./7. — Anamba, Rambusch, afg. Antwerpen 21./7. — Cathay, Thomsen, afg. Perim 17./7. til Colombo. — Bintaug, Gabe, afg. Perim 10./7. til Singapore. — Samui, de Fine Licht,

afg. Bangkok 22./7. til Singapore. — Sibirien, Madsen, afg. Port Said 20./7. til Algier. — Siam, Cortsen, ank. Soeraboya 21./7. — Cambodia, Knudsen, afg. Port Said 15./7. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Trinidad 24./7. til Demerara. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Kitts 11./7. til Havre. — St. Croix, Christensen, ank. Rotterdam 24./7.

Æro. Energi, Svane, ank. Visby 22./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 22./7. — Holene, Sø-rensen, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Kjøbenhavn 26./7. — Agnete, Petersen, ank. Karrebeksmünde 21./7. — Herma, Hansen, afg. Leith 24./7. — Alice, Schultz, ank. Ghent 19./7.

Svendsen & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, afg. Ter-neuzen 25./7. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Wiborg 25./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Piteå 24./7. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Jacobstad 25./7. — Ajax, Brorsen, ank. Burnt-island 25./7. — Lars Kruse, Mathieson, ank. Kjøbenhavn 25./7. — G. Koch, Jørgensen, pass. Hirtshals 26./7. ostg. — Hans Tavsén, Klaborg, afg. Repola 25./7. — H. C. Andersen, Ras-mussen, afg. Trångsund 23./7.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. New York 24./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Storfors 21./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Ghent 23./7. — Ura-nia, Clausen, afg. Rotterdam 23./7. — Svend, Schmidt, ank. Grangemouth 20./7. — Nordland, Petersen, afg. Rotterdam 22./7. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Petersborg 23./7. — England, Andersen, ank. Lissabon 22./7. — Holland, Poulsen, afg. Kristiansund 24./7. — Rusland, Madsen, ank. Calais 21./7. — Droning Olga, Petersen, ank. Riga 20./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Seaham 20./7. — Lady Furness, Cla-usen, ank. Hamburg 23./7. — Europa, Hansen, ank. Burntisland 24./7. — Tyskland, Dastrup, ank. Korsør 22./7. — Frankrig, Friis, afg. Blyth 24./7. — Belgien, Nielsen, ank. Garston 18./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 20./7. — Vera, Thing, afg. London 22./7. til Leith. — Freja, Nielsen, ank. Nexø 25./7. — Hertha, Rasmussen, afg. Riga 22./7. til South Allon.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætva, Pedersen, ank. Harburg 24./7. — Ella, Svendsen, afg. Kristiansund 23./7. til Esbjerg.

Fans. — **Nordby.** Vilhelmine, Lauridsen, ank. Southamp-ton 14./7.

Fano. — **Sønderho.** Martha, Brinch Fischer, afg. Rio Grande 15./7. til Fulmouth f. O.

Æro. Thea, Friis, ank. Rudkjøbing 22./7. — Olga, Bonne-lykke, ank. Bridport 21./7. — Svip, Jensen, ank. Karlskrona 21./7. — Aerial, Christensen, ank. Harwick 22./7. — Arietis, An-dersen, ank. Colechester 22./7. — Frem, pass. Dover 18./7. for vestg. — Vera, Mygind, ank. Scherbrooke 21./7. — Caroline Kock, Rasmussen, er ank. til Pensacola. — Hertha, pass. Dungeness 19./7. for ostg. — Eos, Christensen, ank. Leith 23./7. — Ceres, Bager, ank. Hernosand 23./7. — I. Koefoed, Andersen, ank. St. Ybes 23./7. — Hermod, Dreimann, ank. Exeter 22./7. — Johanne, Hansen, ank. Nedre Kalix 25./7. — Frederik & Ane, Olsen, ank. Wemyss 25./7.

Efterretninger for Søfarende.

Passeret Mast. D. F. D. S. Dampner »Kong Haakon«, der er ind-kommet til Kjøbenhavn d. 25. ds. om Morgenen, rapporterer, at Ski-bet samme Dags Morgen Kl. 4¼ paa 55° 08' N. Br. og 12° 57' Ø. Lgd. i m/v S. t. Ø. 5/8 Ø. 11 Km. af Falsterbo F. S. passerede en opretstående Mast, hvortil var surret en Vager med 2 opadvendte Koste og 1 Ballon imellem.

INDHOLD:

Kjøbenhavn d. 28. Juli 1908. — Sø- og Handelsretsdomme. — Betaling for Skibsbesigtelser. — Navigationsvæsnets Ordning. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

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 tilvebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vandybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. 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>Vandybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 16 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. 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: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderno efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølbhalingsplads. 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, & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibaafgift 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 & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Kølbhalingsplads Ophalingsbedding til 100 & 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 Tøndegode og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vand.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 35 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølbhalingsplads, 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: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølbhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sidur.</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 Sluseværksken 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 Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbanespor 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: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 nordfra 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 Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sælskibe 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 Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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, Kølhalingsplads, 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 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældnen 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, Maskin, værksted med tidsvarende 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. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. Indbefattet Lodsafgifter. Dampskibesom anløber for Kultorsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svarer 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjelblokkene 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 Ø. Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørgeres 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. Ud. 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 Skibssmedje.
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 besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonie.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Seen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutt. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning be- sørges af Handelsfor- eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 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+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning be- sørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Seen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 ¹ / ₂ , à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¹ / ₂ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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 be- sørges af Ladnings- modtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land. ogsaa mindre Dampere, Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 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 lænere	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Hav-nens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For h er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be- sørges af Ladnings- Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 46 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jansen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederiksbavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers Skibsprovianteringsforretninger Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6. Kommissioner udføres. Prielliste 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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Skibsproviantering
N. I. Pedersens Eftflg.

(Rudolph Andersen.)
Eshjerg.
Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade
Telefon 20.
Billigste Priser. Bedste Betjening.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr. „Mehren“.

Skibsfører Sigurdssens

**Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat**



er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stovedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsprovianterling.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3 816.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Fredag den 31. Juli 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislste.

A/s Frederikshavns Konservesfabrik
Alle Arter af
Kødkonserves til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 9210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rastbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5801
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

De private Assurandeurer lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate Præmier. Agenturer i de fleste Provinasbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trælles Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

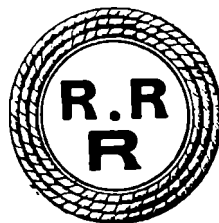
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Kolonial- og Skibshandel Sø- og Herreokviperingsforretn.

Begrundet paa Sygdom kan
en af ovenstaaende i god
Dritt værende Forretninger
faas til Overtagelse straks
eller senere paa billige Vil-
kaar. Ekviperingsforretningen
egner sig særlig for en Skipper,
der vil ophøre med at sejle.
Henvendelse til

J. Vestergaard
Middeltart.

Gaver til Sømandsmæssionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,

Steamships- & Forwarding-Agents

Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.



Skoleskibet „Viking“.

„Viking“ ventes at ville tiltræde sin 2. Rejse i Be-
gyndelsen af November d. A. og at have Plads for c.
20 nye Elever. Formularer og Blanketter til Ansøgning
og Attester udleveres paa Aktieselskabets Kontor, Told-
bodvej 6, K., Kl. 10—4, hvor ligeledes al anden Oplysning
kan erholdes.

Bestyrelsen.

Aktie,

stor 500 Kr. i Dampskibssel-
skabet „Steam“, er til Salg
for 100 Kr. Billet, mrk.:
„Aktie 3751“, modt. L. Chr.
Nielsens Ann.-Bur., Løvstræde 4.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvizitter.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clælfert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

PRIMA BUNKER-KUL. B^D BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Gensidig Livsforsikring

og

Gensidig Løsøreforsikring

for Officerer i Dampskibe.

En Undersøgelse, som undertegnede Foreningers
Bestyrelser har foretaget vedrørende ovennævnte For-
eningers Forhold, har udvist, at de ikke er i Stand til
at opfylde deres Forpligtelser. I hvilket Omfang der kan
skaffes Dækning for de hidtil anmeldte Krav for Tab
af Løsøre og Udbetalinger i Anledning af Dødsfald vil
senere blive bekendtgjort. Restancer bedes indsendt til
en af de nedennævnte Foreninger.

»Den alm. danske Skibsførerforening af 1874«

»Dansk Navigatorforening« »Dansk Styrmandsforening«

»Maskinmesterforeningen«

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Motoren „Gideon“

er bevilg den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 31. Juli 1908.

The Baltic and White Sea Conference's Aarsmøde i Stockholm er nu endelig bestemt til Afholdelse fra 3.—5. September d. A.

Gennem Konferencens Cirkulære meddeles det, at kun Medlemmer af denne vil faa Adgang til Mødet, og man haaber paa stor Tilslutning til Stockholm-Mødet, hvorved Konferencen kraftig vilde vise sin Sympati for de svenske Redere under deres Vanskeligheder i Forbindelse med Arbejderkonflikten, som i den sidste Tid har tilføjet Skibsfartsinteresserne saa megen Skade.

Samtidig vilde, hedder det i Cirkulæret, Konferencen faa Lejlighed til at yde en velfortjent Anerkendelse til den unge og energiske, svenske Skibsrederforening, *Sveriges Redareförening*, som har taget Sagen i sin Haand paa en saa modig og virksom Maade. Konferencen har allerede fra Begyndelsen af lovet at støtte *Sveriges Redareförening* og ved mer end én Lejlighed givet Udtryk for sin Følelse af Solidaritet med nævnte Forening i dens Bestræbelser for at befæste Arbejdsfriheden og skaffe ordnede, reifærdige Forhold for Redere ved Ekspeditionen af deres Fartøjer i Sverige.

Rederikonference. Hamburg, d. 28. Juli. (Ritz. Bur.). I nogle Dage har der paa »Hotel Esplanade« fundet en Konference Sted mellem Repræsentanter for de Dampskibsselskaber, der besøger Passagertrafikken paa Sydamerika. Det drejer sig om en Sæmslutning til Varetagelse af fælles Interesser af samme Art som den nordatlantiske Sæmslutning. Konferencen, i hvilken Generaldirektør Ballin fører Forsædet, menes at skulle hidføre et gunstigt Resultat. Der var mødt 24 Delegerede fra Tyskland, England, Frankrig, Holland og Spanien. Senere skal der afholdes en lignende Konference mellem Repræsentanter for de Dampskibslinier, der besøger Trafiken paa Mexiko og Kuba.

Naar paa Døgnet kan en Maanedsbefragter tilbagelevere Skibet? Dette Spørgsmaal har vi ofte haft os forelagt, skriver Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære, og vi har maattet besvare det derhen, at naar intet specielt desangaaende er bestemt i Kontrakten, vil Maanedsbefragterne kunne levere Baaden tilbage til hvilken som helst Tid paa Døgnet. Det meddeles os nu, at der netop har været en Voldgift desangaaende i New York, og Voldgiftsmændene kom til det samme Resultat, hvilket saavidt os bekendt er i fuld Overensstemmelse med Kutyme. Medens det er ganske almindeligt, at Maanedsbefragterne ved Maanedscertepartiet tager vidtrækkende Forbehold med Hensyn til den Tid, Maanedsfraigten skal dreje efter Leveringen, er det endnu ikke blevet almindeligt, at Rederne tager nogen som helst lignende Forbehold, og de maa derfor finde sig i at faa Baaden tilbageleveret midt om Natten, naar det passer Maanedsbefragterne.

Tysklands Stilling til Lastelinie Spørgsmaalet. I Anledning af en Forespørgsel i det britiske Underhus om de Forhandlinger, der føres mellem Storbritannien og Tyskland for at tilvejebringe en Overenskomst angaaende gensidig Anerkendelse af Lastelinier, har Præsidenten for Board of Trade forleden erklæret, at de paagældende Forhandlinger nu var næsten tilendebragt, og at der var Grund til at tro, at Resultatet vilde blive tilfredsstillende for begge Lande.

Farvandet ved Spaniens Nordvestkyst. Den norske Legation i Madrid har i en Indberetning til Udenrigsdepartementet i Anledning af det spanske Dampskib »Laroche«s Undergang udenfor Finisterre d. 23. forrige Maaned anført, at den ikke noksom kan betone Nødvendigheden af, at Sømandsstandens Opmærksomhed fra Tid til anden henledes paa de for Navigationen farlige Farvande omkring det nordvestlige, spanske Kystland, navnlig i Havindskæringerne mellem Kap Finisterre, Corcubion, Muros og Son, med deres stærkt varierende Dybdeforhold og mange Undervandsbanker, af hvilke flere ikke findes optaget paa Søkortene, og for hvis nøjagtige Stedsangivelse selv erfarne spanske Lodsers Kendskab ikke altid synes at strække til.

Stor Søulykke. Hongkong, d. 28. Juli. (Ritz. Bur.) Fra Canton telegraferes, at Passagerdamperen »Yingking« i Gaar er sunken. 12 Personer reddedes; c. 300 Mennesker savnes.

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 besøger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for August Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykforholdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige Egenes Vedkommende; mellem det høje Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Island er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. August er sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rejser til New York vel endog en af de gunstigste, idet Taagehyppigheden tillige tager noget af. Østlige Vinde er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd.

NØ. Passaten naar i August længst mod Nord; allerede ved den portugisiske Kyst træffer man passatagtige Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa Sejskibsruten ligger Sydgrænsen for NØ. Passaten nu gennemsnitlig paa 14,5° N. Brd. og SV. Monsunens Nordgrænse paa 11,7° N. Brd. SØ. Passaten bøjer uden noget tydelig Grænse over i SV. Monsunen paa c. 5° N. Brd.

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 Orkaner, hvorimod der ikke findes Efterretninger om saadanne fra 35° til 55° V. Lgd.

Taage. Størst Sandsynlighed for at træffe Taage paa New York Ruten (50 pCt. og over) har man paa 45°—50° V. Lgd., altsaa ved Østranden af Bankerne, hvor man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Bankerne er Taagen ikke slet saa hyppig; man regner her og ved Sydysten af Ny Skotland med en Taagehyppighed af c. 25 pCt. Ved Cabot Strædet er Hyppigheden sandsynligvis under 20 pCt.

Syd for 40° N. Brd. findes næsten ikke Taage paa Oceanet, dog med Undtagelse af Kysten ved Kap Hatteras. Diset Luft i Passaten paa Afrikasiden træffes hyppigst i Omegnen af de Kap Verdiske Øer.

Is. Den gennemsnitlige Sydgrænse for Drivisen overskrider i normale Aar i August næppe Kap Races Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 18. Juli, at der paa de store New Foundlandsbanker og i disses Nærhed i Juni Maaned har været en Del Is, og at disse Ismasser i Midten af samme Maaned har overskredet Grænsen for de østgaaende Dampere. Medens Cabotstrædet og den sydlige Del af St. Lawrence Bugten er isfri, meldes der stadig om svære Ismasser i Belle Isles Strædet, navnlig i Nærheden af Labradors Sydyst, samt tillige i Egnene Øst for Strædet, hvorfra der er iagttaget store Ismasser drivende i sydlig Retning.

Damperen „Nedsheds“ Bjergning.

Emile Robin's Redningsbelønning.

I Januar Maaned i Fjor lykkedes det Føreren af Østasiatisk Kompagnis Damper »Kina«, Hr. Kaptajn H. P. Berg under vanskelige Forhold at bjerge den russiske Damper »Nedshed« og hele dennes Besætning. I Anledning af denne Bjergning har Kaptajn Berg nu af Justitsministeriet modtaget »Emile Robin's Redningsbelønning«.

Dels fordi en dansk Skibsfører saaledes har faaet tildelt en officiel Anerkendelse for Udførelsen af en besværlig Opgave, men navnlig fordi Bjergningen i sig selv ikke er uden Interesse, skal vi efter indhentede Oplysninger gengive denne i sine Hovedtræk.

Torsdag d. 17. Januar 1907 Kl. 5 Fm., da »Kina« befandt sig paa 41° 9' N. Brd., 131° 56' Ø. Lgd. c. 100 Sømil fra Askold, observeredes Nødsignaler fra et Skib 4 Streger om Styrbord, 6 à 7 Sømil borte; Vinden var ØNØ, Styrke 3, Sø 4, Dønning nordlig, overskyet Luft. »Kina« holdt ned tæt agten om den havarerede Damper, og prajede den; der svaredes, at Damperen hed »Nedshed«, hjemmehørende i Wladiwostok, den var løbet paa en Mine og synkefærdig.

»Kina« stoppede c. Kl. 5,30 og sendte 1ste Styrmand med en Baad langs Siden af »Nedshed«, hvis Kaptajn og 1ste Mester kom med tilbage om Bord i »Kina«. Den russiske Kaptajn fortalte, at »Nedshed« for 4 Dage siden var købt af den russiske Regering af et Konsortium, og nu var i Ballast paa Rejse til Shanghai; for et Par Timer siden var den stødt paa en Mine, som havde sprængt et stort Hul i Forlasten, der nu var fuld af Vand. Skoddet til Nr. 2 Last truede med at give efter for Vandtrykket, hvorefter Skibet vilde gaa til Bunds; Kaptajnen fra »Nedshed« anmodede derfor om, at hans Besætning maatte komme om Bord i »Kina«, da de ikke turde forblive om Bord i »Nedshed«. Kaptajnen, 1ste Mester og 1ste Styrmand gik nu med den

russiske Kaptajn og 1ste Mester tilbage om Bord i »Nedshed«, samtidig sattes en af »Kinas« Redningsbaade i Vandet, og denne gik straks i Gang med at overføre »Nedsheds« Besætning med deres Ejendele til »Kina«. To af »Nedsheds« Baade laa langs Siden fulde af Vand.

Cirka Kl. 8 om Morgenen blev 1. og 4. Styrmand, 4. Mester, Tømmermanden, 3 Matroser og en Fyrbøder sendt om Bord i »Nedshed«, hvor de straks gik i Gang med at afstive Skoddet mellem Nr. 1 og 2 Lastrum ved Hjælp af Lossebomme, Luger, Skærestokke, Planker etc.

To Stykker 4½ Tomme Wiretrosser blev fra »Kinas« Agterklyds ført over til »Nedshed« og sjækket til dennes Styrbords Ankerkæde; c. 100 Favne blev fra »Kina« stukket ud paa hver Staaltraadstrosse, hvilke derefter fastgjordes til agterste Mast og Pullerter; fra »Nedshed« blev der paa Styrbords Kæde stukket c. 60 Favne ud.

Kl. c. 11,30 Fm. blev der fra »Nedshed« givet Signal, at Skoddet var afstivet, og »Kina« begyndte med langsom Fart at gaa fremover. »Nedshed«, som laa stærkt paa Næsen, med Ror og Skrue delvis ude af Vandet, vilde ikke styre, men ved at udvise den største Forsigtighed og Agtpaagivenhed om Bord i »Kina«, holdt Trosserne, og alt gik godt.

Vind NØ., Styrke 3, Sø 3, tiltagende nordlig Dønning, overskyet Luft. Kl. 4 Em. samme Dag bragtes Skibene til at ligge stille, og Kaptajnen og 1ste Mester fra »Kina« gik om Bord i »Nedshed« for at inspicere Afstivningen af Skoddet og overbevise sig om, at alt var i Orden for Natten.

Kaptajnen gik ned i Nr. 2 Lastrum og undersøgte personlig Skoddet og Afstivningen paa det omhyggeligste. Skoddet lakkede stærkt paa flere Steder, men Afstivningen fandtes i alle Maader at være forsvarlig og godt udført, og Pumpen fra Nr. 2 Lastrum gik stadig for at holde dette Lastrum læns.

Efter at have truffet forskellige Aftaler med 1ste Styrmand Lütken for Natten, gik Kaptajnen og 1ste Mester tilbage om Bord i »Kina«.

Bugseringen fortsattes med langsom Fart hele Natten, »Nedshed« vilde stadig ikke styre, med Roret stadig haardt Styrbord holdt den sig nogenlunde »steady«, c. 4 Streger paa »Kinas« Styrbords Laaring.

Vinden var hele Natten østlig, med frisk undertiden stiv Kuling, og en Del Sø og Dønning af NØ. Skibet satte en Del i Søen og tog mindre Overhalinger.

Ved 2 Tiden om Natten begyndte Afstivningen og Skoddet at give efter for Vandtrykket, og de af »Kinas« Besætning, som var om Bord i »Nedshed«, gik med Undtagelse af 1. Styrmand ned i Nr. 2 Underlast, hvor de eftersaa og forbedrede Afstivningen.

Der holdtes stadig Vagt ved Slæbetrosserne agter, og en Mand var klar til at kappe dem, i Fald det skulde blive nødvendigt.

Kl. 2 Fm. den 18. Januar kom Askold Fyr i Sigte.

Kl. 8,30 Fm. kom Wladiwostok-Lodsen om Bord, og Kl. 10 Fm. ankrede »Nedshed« og »Kina« begge i Askold Bugten.

Besætningen fra »Nedshed« med Undtagelse af 1. Mester, blev nu efter eget Ønske sat om Bord i »Nedshed« ved Hjælp af »Kinas« Redningsbaade. Af »Kinas« Besætning forblev 1. Styrmand Lütken, 4. Mester Schubert, Tømmermanden, 2 Matroser og 1 Fyrbøder om Bord i »Nedshed«.

Kl. 0,5 Em. lettede »Kina« og fortsatte Rejsen til Wladiwostok, hvortil »Kina« ankom Kl. 4½.

Den korte og knappe Dagbogsform giver — hvad der forøvrigt er fuldkommen korrekt — kun Meddelelse om hvad der er passeret, uden at man deraf faar noget Indtryk af, hvorvidt Arbejdet har været forbundet med særlige Anstrængelser eller Farer. At netop dette har været Tilfældet, fremgaar imidlertid af Beretningerne i de i Wladiwostok udkommende russiske Blade, og til

Belysning af, hvorledes man fra russisk Side bedømte det udførte Bjergningsarbejde skal her gengives nedenstaaende Uddrag af en Artikel i et af de nævnte Blade: Natten mellem 3. og 4. Januar observerede Damperen »Kina«, som var paa Vej til Wladiwostok, c. 100 Mil fra Askold, Lyssignaler om Hjælp, som blev givet fra et synkefærdigt Skib. Kaptajnen paa »Kina« satte Kursen ned imod Lysen og fik snart i Sigte et Skib med svær Slagside, som meddelte, at det var Damperen »Nedshed«, som var løbet paa en svømmende Mine.

»Kinas« Kaptajn gik straks om Bord i »Nedshed« og fandt denne i en meget farlig Stilling. Minen havde sønderrevet Damperens Bund forude, og Nr. 1 Last var løbet fuld af Vand og truede hvert Øjeblik med at sønderrive Skoddet mellem Nr. 1 og 2 Last, hvorpaa Skibet øjeblikkelig vilde være gaaet til Bunds med hele sin Besætning.

To af Skibets Redningsbaade laa i Vandet langs Siden af Skibet, men de var fulde af Vand.

I Betragtning af »Nedsheds« farlige Stilling, anmodede dens Fører »Kinas« Kaptajn om at tage Besætningen fra det synkefærdige Skib om Bord i »Kina«. Dette blev ogsaa gjort midt i den mørke Nat ved Hjælp af »Kinas« Redningsbaade. Efter ligeledes at have sat en Del af sin Besætning om Bord i »Nedshed«, gik »Kinas« Kaptajn med fornødent Mandskab ned i Nr. 2 Last og begyndte under Livsfare at afstive Skoddet med Gavn-tømmer, som fandtes om Bord i Skibet. Søfolkenes energiske og uegennyttige Arbejde kronedes med Held, og efter nogle Timer var det beskadigede Skib saa vidt, at det kunde tages paa Slæb til Wladiwostok af »Kina«. Damperens Bugsering var forbunden med store Besvær-ligheder og Vanskeligheder for »Kina«, da »Nedshed«, som var fyldt forude med Vand, og med Roret over Vandet ikke kunde styre, og derfor maatte bugseres med den største Forsigtighed. Under tiltagende Kuling og svær Søgang bevægede begge Skibene sig langsomt hen til Øen Askold, hvor de endelig lykkelig ankom den 5. Januar om Morgenen. Under disse Omstændigheder havde »Kinas« udmærkede Fører bjærget ikke blot Damperen men ogsaa hele Besætningens Liv fra Undergang.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning har kun Sortehavet, Azoff og Donauen vist noget Liv af Betydning, dog næsten udelukkende for Juli og August Lastning, men paa Grund af det overvældende Tilbud af Tonnage og den minimale Støtte, som andre Markeder har kunnet give, fordi Begæret efter Tonnage alle Vegne er særdeles limiteret, har Raterne fra Sortehavet etc. ikke kunnet komme i Vejret. De har holdt sig paa Basis af omkring 7/ à 7/9 pr. August fra Odessa eller Nikolajeff til London eller Rotterdam for store Baade, proportionelt for mindre Baade fra andre Pladser, men da Rederne synes at indtage en ret fornuftig Holdning, og Varer af den ny Høst meget snart kan ventes at komme rigeligt frem til Afskibningsstederne, er det ikke udelukket, at de nævnte Markeder med det første vil blive i Stand til at tage Tonnage op efter en forøget Maaleslok. Dette vilde være Rederne meget kærkommet og vilde styrke Situationen paa Fragtmarkedet, men endnu mere vilde et forøget Begær fra La Plata gavne, thi Efterspørgsel efter Tonnage fra forskellige Kanter paa én Gang stiver jo altid af, og i Virkeligheden kan det godt se ud, som om der kan blive mere Liv i La Plata Markedet pr. August, da det har ligget temmelig dødt i den senere Tid. Alle andre hjemgaaende Markeder ligger fremdeles uhyre flovt, navnlig Østen, og Kulfragterne er gennemgaaende ogsaa nede paa et meget lavt Niveau. Det er

Raterne til Middelhavet, som i Særdeleshed er flovt af, og der har til Eksempel fra Cardiff været sluttet helt ned til 4/4½ Port Said (5,000 Tons Baad) og 4/9 Genua. Nord- og Østersømarkederne ligger vedvarende meget utilfredsstillende, men vi er jo nu paa Tærskelen af August Maaned, og forhaabentlig vil denne bringe den saa længselsfuldt ventede Bedring.

Det østlige Marked ligger saa elendigt som nogen-sinde, og Laster er næsten ikke til at opdrive. Udover nogle faa lokale Befragtninger i de østlige Farvande er der i Ugens Løb kun sluttet en stor Baad med Ris fra Saigon til 15/ Aleksandria og Liverpool, og en anden til 14/ O. C. (8,000 Tons Baad). Fra Kalcutta siges 10/ pr. Ton Dødvægt at være akcepteret til 2 Lossehavne pr. August.

Sortehavet, Azoff etc. har fraglet nogenlunde livligt i den forløbne Uge, men næsten kun for prompt og August Lastning. Fra Odessa eller Nikolajeff betales for store Dampere 7/ London eller Rotterdam pr. primo August, 7/3 à 7/9 for senere August Lastning, Option Hamburg eller Weseren 6 d. mere. Sulina har endnu intet at byde paa. Azoff tog en Del Tonnage pr. ultimo Juli/primo August og betalte mellem 9/ og 10/ N. C. eller »any«, alt efter Størrelse og Position, idet der betales mest for de seneste Positioner. Fra Donauen er Begæret kun ringe paa Basis af c. 8/ à 8/6 L. H. A. R. pr. August. For Erts fra Poti betalles 9/ Antwerpen pr. Juli og for Salt fra Eupatoria til russisk Østersø-havn 10/ à 10/6 pr. August.

Middelhavet frembyder intet af særlig Interesse. Der er ikke overdrevent mange Ordre, og Raterne er overall særdeles lave. Blandt de sidste Ertsbefragtninger nævner vi: 6/ Seriphos/Glasgow, 5/3 Cartagena/Rotterdam, 4/6 Villaricos/Rotterdam, 6/ Huelva/Ipswich, 8/3 New York eller Baltimore, og for Fosfat betalles 6/ Sfax/Bordeaux, 5/3 Bona/Rotterdam. En enkelt Last paa Smyrna sluttedes til 8/ engelsk Østkysthavn. Erts-raterne fra Bilbao er lave paa Basis af 3/3 til Cardiff, 3/10½ Middlesbro eller Rotterdam, 4/ Grangemouth.

Nordamerika tager kun meget faa Dampere, og Tendensen er helt igennem flov. Meget lave Rater har været akcepteret, saaledes f. Eks. fra Golfen (2 Lade-pladser) til U. K. eller Kontinentet 7/9 paa Netto Charter pr. primo August, medens der for Tonnage fra Pensacola betalles 70/ til Cardiff, 72/6 London, 73/9 to Losse-pladser U. K. eller Kontinentet. Fra Savannah er der pr. Oktober betalt 26/3 for Bomuld alene til U. K. eller Kontinentet, men kun for et Par enkelte Baade. Fragt-terne fra Kanada er faa og smaa, og der betalles sidst 35/ fra Miramichi til tre Lossehavne U. K. det samme fra Campbellton, hvilket er ganske ruinerende Forretning. For Korntonnage har der været lidt bedre Efterspørgsel, og der blev fra New York eller Baltimore betalt 1/6 til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 2/1½ Basis én Lossehavn i Middelhavet, hvorimod der fra Montreal betalles 4½ à 6 d. mere, alt pr. August.

La Plata Markedet har ikke sluttet meget, da stærk Regn har grebet forstyrrende ind, og desuden har ogsaa Eksportørerne villet afvente Resultatet af det Møde, som afholdes af Rederne for at søge at hidføre bedre Vilkaar. Imidlertid er der for prompt Lastning sidst sluttet til 11/ à 11/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 8/9 fra de nedre Havne, 9/ Bahia Blanca, men Tendensen er nu bedre, og 9/6 vil kunne opnaas fra sidstnævnte Havn.

Østersømarkedet ligger usædvanligt flovt i Forhold til Aarstiden, men en Bedring af Forholdene er forhaabentlig ikke fjern. Arbejdervanskelighederne i Sverige er heldigvis bragt til en Afslutning, saa at Lastning og Losning igen foregaar normalt overallt, dog skal man vist ikke være alt for sikker paa, at Urolighederne ikke snart kan bryde ud igen. Fra St. Petersburg begynder der at komme mere Korn, og der ventes ogsaa en betydelig Mængde Træ endnu, inden Sæsonen slutes, men

det meste heraf er bortkontraheret i Forvejen. Fra St. Petersborg er Raterne for Korn i Øjeblikket 1/ à 1/0³/₄ Hvedebasis, London eller Rotterdam. Ellers er der betalt 22/ pr. Favn Kortprops til Englands Østkyst, Mk. 19/20 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam. I Riga ligger Markedet meget slovt paa Basis af 18/6 D/B. til London eller Grimsby, 18/ Grangemouth, Frs. 26 Antwerpen eller Ghent, Frs. 27 Rouen, og fra Libau eller Windau kan faas omkring 9/6 à 10/ pr. load »Topendemaal« Kortprops til Englands Østkyst. De tyske Havne har næsten intet at byde paa. Blandt de sidste Befragtninger fra Rotterdam, skal anføres: 20/6 D/B. Gelle/London (650 Sldr.), 23/6 D/B. B. Norrkøping/London (300), 31/3 D/B. B. Torneå/Preston (530), 21/ à 21/6 pr. Favn Kortprops, Sydfinland/Hull eller West Hartlepool (800/900), Frs. 30 pr. Favn Wiborg/Ghent eller Calais (700).

Kulfragterne er lavere til Middelhavet, men i andre Retninger er de ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring. Fra Vestkysten til Østersøen er der dog stærkt Mangel paa Laster, og saa lavt som 3/6 har været akcepteret fra Cardiff til Kronstadt. For mindre Baade betales der dog senere 3/10¹/₂. Iøvrigt er der fra Cardiff sluttet til 3/10¹/₂ Kronstadt, 4/1¹/₂ Havre, 4/6 Lissabon, Frs. 6,25 Alger, 6/6 Barcelona, 4/9 Genua, 6/ Palermo, 4/4¹/₂ Port Said, 4/9 Aleksandria, 11/3 Rio de Janeiro. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi: 3/3 Hull/Kronstadt (4,000), 3/9 Grangemouth/Riga (1,700), 3/7¹/₂ Tyne Pillau (1,900), 4/ Wear/Warnermunde (2,000), 3/9 Burntisland/Swinemunde (2,200), 3/7¹/₃ Aarhus (2,700), 3/6 Tyne/Boulogne (1,850), 6/ Alger (2,200), 7/ Dunston/Neapel (4,500), 4/9 Hull/Genua (3,500), 7/ Tyne/Palermo (1,700), 5/ Hull/Aleksandria (5,000).

Fra Sø og Land.

Dansk Sømand død i Udlandet. I Følge Meddelelse fra Generalkonsulatet i London er ugift Sømand Emil Nielsen, født i Danmark 1888, druknet d. 2. Februar 1907 i rum Sø paa Rejse med Skibet »Lady Doris« fra Port Talbot til Iquique. Oplysninger om hans Slægt og Hjemsted bedes indsendt skriftligt til Udenrigsministeriet.

Bjergot Bosætning. Det dansk russiske Dampskibs Selskabs Damper »Pawel Andrejoff« har reddet Bosætningen fra den belgiske Damper »Cap Tariffa« og landsat den paa Øen Wight.

Havarier og Forlis.

Theresia, Galense af Frederiksstad, kom d. 24. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Hjemstedet i Ballast paa Grund paa Grenen ved Skagen, men kom atter flot uden Assistance og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet, tilsyneladende ubeskadiget.

Vulcan, Barkskib af Hauge kom d. 26. ds. paa Rejse fra Røfsø til Southampton med en Ladning Træ, i Kollision med Lappegrundens Fyrskib og fik forskellig ovenbords Skade, som repareredes ved Mandskabets Hjælp, for Rejsen fortsattes. Skibet gik til Ankers Nord for Fyrskibet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 30./7.). Adolph Andersen, Schubert, ank. Petersborg 26./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Sfax 25./7. — Algarve, Borries, afg. herfra 29./7. til Petersborg. — Anglo Dane, Wiencko, ank. Antwerpen 24./7. —

A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 25./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 19./7. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 28./7. — Arno, Strubberg, afg. Oneglia 29./7. til Livorno. — Aurora, Fischer, ank. Riga 25./7. — Baron Stjornblad, Therkildsen, pass. Brunnshüttel 28./7. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. herfra 27./7. til Karthagena. — C. F. Tiotgton, Thomsen, afg. New York 23./7. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Tarragona 28./7. — Christian IX, Holm, ank. hertil 28./7. — Dagmar, Bøgvad, ank. Dunkerque 29./7. — Douro, Mortensen, ank. Lissabon 26./7. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 28./7. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 30./7. til London. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 27./7. — Georgios I, Sørensen, afg. Hull 28./7. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28./7. — Hengest, Muehl, ank. Riga 30./7. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 29./7. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Piteå 27./7. hertil. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunnshüttel 25./7. for Petersborg. — Karin, Rüberg, ank. Stettin 28./7. — Kasan, Hansen, ank. London 28./7. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 15./7. — Kiev, Jørgensen, afg. La Rochelle 27./7. til Dunkerque. — Kursk, Gommens, ank. Aarhus 29./7. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 29./7. — Loire, Craignou, afg. herfra 29./7. til Petersborg. — Louise, Kruse, afg. herfra 29./7. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 29./7. til Riga. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. herfra 29./7. til Kristiania. — Moskov, Meldahl, ank. London 26./7. — Nicolai II, Kaas, pass. Alger 28./7. for Havre. — Nordjylland, Kragh, ank. Riga 27./7. — O. B. Sühr, Frisenette, ank. hertil 28./7. — Omsk, Jønsen, ank. Libau 30./7. — Oscar II, Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, ank. Libau 26./7. — Pregel, Harder, ank. Königsberg 21./7. — Rogaland, Wiese, ank. hertil 29./7. — Saga, Wiberg, afg. Rouen 29./7. til Newcastle. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 29./7. — Seine, Craignou, afg. Kotka 28./7. hertil. — Texas, Lissner, afg. herfra 15./7. til Boston. — Tiber, Beck, ank. hertil 30./7. — United States, Wulff, afg. herfra 30./7. til Kristiania. — Valdemar, Johnsen, afg. herfra 29./7. til Reval. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Havre 26./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dublin 26./7. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Hungerburg 18./7. — Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. Pictou 21./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Archangel 20./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Portishoad 28./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Newport 26./7. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Bona 16./7. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Kronstadt 28./7. til Ghent. — Johan Siom, Knudsen, ank. Dunkerque 29./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Libau 16./7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Quessant 25./7. for Gijou. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 28./7. for Bordeaux. — Nordsoen, Gramm, ank. Rotterdam 27./7. — Noxos, Basse, ank. Landskrona 25./7. — Gerda, Iversen, ank. Sevilla 24./7. — Fylla, Christensen, ank. Fécamp 26./7. — Cito, Jepsen, pass. Gibraltar 26./7. for Karlsbamm. — Napoli, Briuch, ank. Königsberg 26./7. — Nerma, Schiff, ank. Perna 27./7. — Hebe, Gregersen, ank. Kotka 27./7. — Inger, Larsen, afg. Sundsvall 25./7. til Aviles. — Johannes, Thøgersen, ank. Garston 27./7. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Helsingør 25./7. for Malaga. — Dagmar, Mathiesen, afg. Brest 28./7. til W. Hartlepool.

Danmark. Ausgar, Madsen, afg. Riga 24./7. til London. — I. N. Mødvig, Halin, ank. Reval 22./7. — Helga, Olsson, ank. Kronstadt 12./7. — Rolf, Olsson, afg. Petersborg 25./7. — Niels R. Finson, Matthiesson, ank. Dunkerque 23./7.

Heimdal. Anino, Leth, ank. Nordmaling 29./7. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Sundsvall 28./7. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 28./7. — Elua, Rathje, afg. Memel 29./7. — Therese, Pedersen, afg. Rouen 29./7. — Simone, Møller, afg. Lübeck 29./7. — Jeanne, Løffler, ank. Koivusaari 25./7. — Daisy, Lagesen, ank. Kotka 24./7. — Vera, Riso, Neder Kalix 29./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Aarhus 29./7. til Petersborg. — London, Bom, ank. Riga 17./7. — Paris, Tholander, ank. Howdon Dock 23./7. — Bryssel, Kaas, ank. Hull 27./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rotterdam 26./7. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Hamnholm 23./7. til West Hartlepool. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 24./7.

Jylland. Ebba, Meineritz, afg. Riga 27./7. til Ostendo. — Ingrid, Winthor, ank. Bordeaux 28./7. — Karou, Eriksen, ank. Tynen 26./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Licata 29./7. — Russia, Poulsen, ank. Shields 26./7. — Carl Hecksher, Starek, ank. St. Nazaire 23./7. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 27./7. — Normannia, Eriksen, ank. Calais 19./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 12./7. — Canadia, Jespersen, ank. Swansea 26./7. — Livonia, Skov, ank. Dunkerque 27./7.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Filadelfia 21./7. — Patria, Dam Larsen, ank. Petersborg 24./7. — Gratia, Sørensen, ank. Antwerpen 23./7. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 25./7. —

(Fortsættes Side 401.)

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-Fortegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1740. Skydevejsor. Tisvilde. Sjælland N. Kattegat. I Anledning af Skydevejsor ved Tisvilde er følgende Foranstaltninger truffet:

En Flagstang er rejst 820 m Ø. for Liseleje, 690 m fra Kysten og en anden Flagstang i Tisvilde-Hegn Vestende, 690 m fra Kysten. Paa de Dage. Skydning foretages, højst Splitflag paa Flagstængerne i Time for Skydningens Begyndelse, de nedhaales ved Skydningens Ophør.

3 Tønder med rødt Flag er udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3000 m Afstand fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 1200 m.

Naar Splitflagene er hejst, er det forbudt at færdes mellem Tønderne og Land. Der skydes paa følgende Dage: Den 22de, 24de, 25de, 27de, 28de og 30te August, og 1ste, 2den, 7de, 8de, 10de og 11te September fra Kl. 8 Fm.—4 Etm., og den 4de, 5de, 18de og 19de September fra Kl. 8 Fm.—6 Etm.

1741. Forandring af Havnefyrt. Vesterø. Kattegat. Den 1ste August 1908 eller snarest muligt derefter tændes paa Vesterø Havns forlængede V.-Moles Hoved et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 21° V. til N. 30° V., i øvrigt grønt Lys. Flammens Højde 6 m. 7,2 m høj Fyrpæl ved et lille, hvidt Fyrhus. Fyret brænder hele Aaret.

Samtidig slukkes den røde Lanterne paa den gamle V.-Moles Hoved. (Kort Nr. 144, 186 og 211. Danske Løds, Side 212. Havne-Løds, Side 118. Fyr-Port. Nr. 104).

1742. Fyrskib udlægges. Sorte-Rønde. Kalleboer. Sandet. Den 1ste September 1908 udlægges Fyrskibet i Kalleboer. Det inddrages den 1ste December.

1743. Sten bortsprenget. Dragør Ø. Drogden. Sandet. Stenen med 6, m Vand, som laa i Drogden i Linten Middelgrund-Port Fyr overet med Nordre-Rose Fyr, og i S. 74½° Ø. fra Dragør Havnefyrt, er bortsprenget, saa at Dybden paa Stedet nu er 8, m. (Kort Nr. 126, 127, 182 og 210. Danske Løds, Side 280). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1603. Kjøbenhavn 1906).

1744. Lødsfartøj midlertidigt inddraget. Nyord. Smølands-Farvandet. Nyord Lødsfartøj er midlertidigt inddraget. Lødserne holder Vagt ved Bønsvig.

*) Reduktionsstabell for Omsætning af danske Fod og Favn til Meter og omvendt faas, saarlange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

1765. Dybde. Lens. Zeegat van Goeree. I Lens er fundet en mindste Dybde af 5,4 m.

1766. Forandring i Afmærkning. Rak van Scheelhoek. I Rak van Scheelhoek er en Spidsstønde Nr. 2 udlagt paa 51° 50' 13" N. Br. 4° 3' 31" Ø. Lgd., og en Spidsstønde Nr. 2 paa 51° 50' 59" N. Br. 4° 2' 45" Ø. Lgd.

1767. Forandring af Fyr. Vlissingen. I den sidste Uge af Juli 1908 forandres Fyret med Formørkelser paa Noordzeeboulevard i Vlissingen til hver 5 Sek. at vise Lys i 4 Sek., Mørke i 1 Sek. Fyret kan derfor i nogle Nætter vise fast Lys. 51° 26' N. Br. 3° 34' Ø. Lgd.

1768. Forandring i Afmærkning og Belysning. Westerschelde. De midlertidige Stumpstønder B B Nr. 1 og 2 ved V.-Kant af Grunden nær ved Bat er inddraget. Stumpstønde Nr. 44 med afkortet Kegle i Farvandet oven for Bat er flyttet til 51° 23' 50" N. Br. 4° 12' 9" Ø. Lgd. I Bat lave røde og hvide, faste Ledefyr er den røde Vinkel borttaget, saa at Fyret nu kun viser hvidt Lys.

1769. Fortøjninger udlagt. Gillingham Røsch. River Medway. England. Ud for Folly Point er udlagt to Fortøjninger til Brug for »Trafalgar«, Nr. 15 ligger 326 m S. 44° Ø. og Nr. 16 326 m S. 19° Ø. fra Hoo Flagstang, som staar paa 51° 24' N. Br. 0° 33' Ø. Lgd.

1770. Midlertidigt Fyr tændt. Wick. Skotland. Et midlertidigt hvidt, fast Fyr er tændt ved Wick Havn paa Yderenden af S.-Pierens Forlængelse. Flammens Højde: 6, m. 58° 26' N. Br. 3° 5' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1771. Fyrs Lysvinkel forandret. Dieppe. Frankrig. Det røde, faste Fyr paa Dieppe gamle Ø.-Mole er nu formærket fra N. 22° Ø. til Kysten Ø. for Dieppe, over Arbejderne paa den nye Ø.-Mole. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1484. Kjøbenhavn 1908).

1772. Vrag borttaget. Havre. Vraget, som laa sunket 6 Kbl N. 61° V. fra N.-Demningens Hoved i Indløbet til Havre, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 808. Kjøbenhavn 1908).

1773. Forandring i Belysning, Tønder inddraget. Havre. Den 1ste August 1908 er Molen, som lukker Havre nye Forhavn mod SØ, fuldført; de fem hvide Tønder, som afmærkede den, inddrages. Man maa ikke komme Molens synlige Del nærmere end 30 m.

Samtidig slukkes det midlertidige, grønne, faste Fyr paa den gamle S.-Mole. Et grønt, fast Fyr tændes 57 m fra Ø.-Enden af den nye Mole. Flammens Højde: 24, m. Lysevinkel: 9, Sm. Det lyser over 8° paa hver Side af Linten gennem det hvide, faste Fyr paa S.-Demningens Hoved. 49° 28' 55" N. Br. 0° 6' 20" Ø. Lgd. En rød Lysstønde, der viser grønt, fast Lys, er, medens den gamle S.-Mole borttages, udlagt ved dens Yderende.

1774. Fortøjninger midlertidigt udlagt. Dover. England. En Fortøjning, mærket A 18, er midlertidigt udlagt 620 m N. 37° Ø. fra Fyret paa V.-Enden af Dover fritliggende Mole. Fortøjningen Nr. 22, 420 m N. 21° V. fra Fyret paa Prince of Wales Pier, ligger paa Station.

1775. Midlertidigt Fyr tændt. Hawes Point. Barrow Harbour. England. V.-Kyst. Paa Hawes Point opføres en Fyrbanke, 152 m N. 49° Ø. fra det røde Fyr. 54° 3' N. Br. 3° 10' V. Lgd. Midlertidigt vises et hvidt, fast Fyr paa Stedel. Naar Baaken er fuldført, tændes et rødt, fast Fyr paa den, og det nuværende røde Fyr paa Hawes Point slukkes.

1776. Taagsignal oprettet. Douglas Head. Isle of Man. Taagsignalet gives nu ved Douglas Head Fyr med Et-Stød hver 10 Sek., Stød 3½ Sek., Pause 6½ Sek. 54° 8' N. Br. 4° 28' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1564. Kjøbenhavn 1908).

1777. Forandring af Fyr. Stonehaven. Skotland Ø.-Kyst. En ny Pier er bygget paa N.-Siden af Stonehaven Havn. Paa dens Yderende, 255 m S. 61° Ø. fra

1745. Tænding af Fyr. **Asnes. Sjælland V.-Kyst. Store-Bælt.** Den 15de August 1908 tændes et Fiskerfyr paa Asnes Pynt. Fyret viser rodt Ek-Blink hver 3 Sek., Lys 2, 2/3 Sek., Mørke c. 2 1/2 Sek. Lysevnen: 6 Sm. Brændetid: 10de August—1ste November.

Fyrets nøjagtige Belygenhed vil senere blive bekendtgjort. (Kort Nr. 144, 156, 162, 211 og 220. Danske Lods, Side 300. Fyr-Port, Nr. 228 A.).

1746. Skydevejsler. **Kysted Sø. Lolland S. Østersøen.** Den 18de, 19de, 21de og 22de September 1908 afholdes fra Kl. 8 fm. til Kl. 3 Em. Skydevejsler Sø, for Nysted mellem Skansen og Lilleø. Pladsen begrænses mod N. af Kysten, mod S. af Rødsand, mod Ø. af en Linie i S. fra Flinthorne-Rev, og mod V. af en Linie Aalholm-Slot overet med Aalholm-Hestehave Ø.-Kant.

To Tønder med rodt Flag er udlagt, den ene S. for Flinthorne, den anden i Linien Aalholm-Slot overet med Aalholm Banke.

Naar der skydes, højes en sort Ballon paa Flagstangen paa Skansen og paa en Stang ved Kysten ud for Lilleø, og Pladsen er da spærret for al Sejlsads.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1747. Fyrskibet »Oskarsgrundet« midlertidig ombyttet. **Svearig. Fyrskibet »Oskarsgrundet«** midlertidig ombyttet med Reserverfyrskibet »No. 4 Reserve«. Naar det atter udlægges, har det Taarn til Fyret i Skedet for Mast.

1748. Grunde fundet. **Kalmarsund.** En 2. m Grund er fundet N. for Stora Rår. 56° 45' 52" N. Br. 16° 31' 42" Ø. Lgd. En 6. m Grund er funden V. for Ispende. 56° 44' 41" N. Br. 16° 29' 30" Ø. Lgd. En 6. m Grund er fundet Ø. for Maskengren 56° 44' 6" N. Br. 16° 29' 2" Ø. Lgd. Paa Grøbygrundet er der 5. m Vand. 56° 49' 18" N. Br. 16° 33' 10" Ø. Lgd. 3. m Grunden paa 56° 44' 30" N. Br. 16° 27' 35" Ø. Lgd. strækker sig længere Ø. paa end angiveret i Kortet. Den sorte Væger med Ballon ved Grunden ligger paa 56° 44' 38" N. Br. 16° 28' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

1749. Fyrs Lysvinkler. **Trøjshøllan. Gøtla.** Naar Trøjshøllan nye Fyr tændes, vil det vise grønt Lys fra c. N. 5° V. gennem N. til c. N. 5° Ø. hvit Lys fra c. N. 5° Ø. til c. N. 53° Ø., rodt Lys fra c. N. 53° Ø. til c. N. 77° Ø., grønt Lys fra c. S. 21° Ø. til c. S. 12° Ø., hvit Lys fra c. S. 12° Ø. til c. S. 11° Ø., rodt Lys fra c. S. 11° Ø. og V. efter mod Land. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1526. Kjøbenhavn 1908).

1750. Fyr og Indløb atter i Orden. **Barsgrund. Gøtla.** Barsgrund Fyr er atter i Orden og Farvandet ud for det ryddet. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 934. Kjøbenhavn 1908).

1751. Fyr i Orden. **Kolberg. Tyskland.** Berge Kolberg Havnefyr er nu i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1331. Kjøbenhavn 1908).

1752. Vrag afmærket. **Greifswalder Bodden.** En Jagt er sunket i Greifswalder Bodden. En grøn Vragtonde med V.-lig Topbelyselse er udlagt 60 m VNV. for Vraget. 54° 12' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

1753. Strømsignaler. **Warmundeh. I Warmundeh** vises fra en Skive med Viser, der er anbragt mellem Færrelejerne, følgende Strømsignaler for Dampfærgene: Viseren nedad, betyder: Ingen Strøm; skruet nedad: svag Strøm; tværs ud: stærk Strøm; skruet opad: meget stærk Strøm. Indgaende Strøm angives paa den Ø.-lige, udgaende Strøm paa den V.-lige Halvdel af Skiven. Om Natten gives samme Signaler med 3 hvide Lanterner, af hvilke de to vises lodret for hinanden, mens den tredje angiver Viserens Yderende, og dennes Omdrejningspunkt er i den underste af de to fornavnte Lanterner. 54° 11' N. Br. 12° 5' Ø. Lgd. (Kort Nr. 116).

1754. Plads spærret. **Stollergrund Rinne. 7 Kul NØ.** for Dansk Nienhof er udlagt Forsøgsstande, afmærket med røde Bøjer. For at undgaa Ulykkesstilfælde er Pladsen, der begrænses af Linjerne Dansk Nienhof—Stollergrund Rinne

Tønde B og Bulk Fyrtaarn—Stollergrund Rinne Tønde I, spærret.

1755. Skydevejsler. **Holsts Flak. Als N.** Indtil Udgangen af August 1908 afholdes de sædvanlige Skydevejsler ved Holsts-Flak.

II. Kattegat og Skagerrak.

1756. Skydevejsler. **Osenborg. Kristiansfjord. Norge.** Indtil den 10de September 1908 afholdes Skydevejsler fra Osenborg mod S. over Fjorden.

Skibsførere anmeldes om N. for Filtrved at holde sig klos under Land paa Fjordens Ø.-Side.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1757. Fyr og Fyrlamper forandret. **Norge.** Uvessund Fyr er forstærket. Lysevnen: 12. Sm for hvidt, 11. Sm for rodt Lys. Fra N. 28° V. til N. 17° V. viser det nu Lys med Formørkelse.

Okseno Fyrlampe viser grønt Lys fra N. 76° Ø., fri S. om Røde, til N. 43° Ø., fri V. om Flaaviknes, i øvrigt uforandret.

Oksenhønsens Fyrlampe viser nu Lys med Formørkelse. Lyset er hvidt fra S. 67° Ø. til S. 26° Ø., fri Ø. om Kjøholmen, rodt derfra gennem S. til S. 30° V., mildt i Løbet V. om Kjøholmen, grønt derfra gennem V. til N. 5° V., fri Ø. om Vigra med udenfor liggende Grunde, hvit derfra gennem N. til N. 18° Ø., fri V. om Hønen og Hønskerøene, rodt derfra til N. 30° Ø., i øvrigt uforandret.

Bjærnsund Fyr viser nu grønt Lys fra S. 42° V. til S. 62° V., fri N. om Orholmbugene, hvit, fast Lys derfra til S. 69° V., fri S. om Kløvninggen, rodt, fast Lys derfra gennem V. til N. 81° V., fri N. om Store Ertnesker, hvit, Hartig-blink derfra til N. 42° V., fri Ø. om Nordre Klakken. Lysevnen for grønt Lys 10. Sm, i øvrigt uforandret.

Værvæne Fyrlampe. Lyset er nu hvidt fra S. 87° V., vel fri S. om Ramsøflua og fri S. om Turekær, til S. 66° V., fri N. om Ramsøflua, rodt derfra til S. 59° V., fri S. om Ramsøflua, hvit derfra gennem S. til S. 17° Ø., fri V. om Grundene ved Skaugtangen, grønt derfra til S. 72° Ø., fri N. om Skibnessranden, hvit derfra til S. 75° Ø., fri S. om Skibnessaren, rodt derfra gennem Ø. til N. 87° Ø., fri N. om Bahaugpynten ved Kjosvik, hvit derfra til N. 76° Ø.

1758. Grunde. **Vortrapptet. Tyskland.** I Vortrapptet er mellem Andvningstønden og Tønde A funden 3 m Vand med havesie Lavvænde; da Grundene desuden forandrer sig, skal Farvandet besøjes med Forsigtighed.

1759. Tønder flyttet. **Süderup. I Süderup** er Tønde 3 flyttet c. 500 m og Tønde 4 c. 200 m S. hen, da Grunden Tertius har forandret sig. Lystønde 5 a er flyttet til 54° 6' 24" N. Br. 8° 37' 49" Ø. Lgd.

1760. Sommerker til Opmaalng. **Røde-Klif-Sand S. S.** for Røde-Klif-Sand er udlagt 4 Sommerker til Brug ved Opmaalng.

1761. Havsignal. **Guxhøven. Eibsen.** Naar Fiskerhavnen ved Guxhøven er overfyldt, gives følgende Signaler for at Havnen er spærret for Sejlffiskerfartøjer: To Arme paa en Stang paa en Due d'Albe paa Indløbets Ø.-Side, og om Natten en grøn over en hvid Lanterne paa samme Sted.

1762. Fyrskibet »Osterliff« flyttet. **Eibsen.** Da Dyblen i Farvandet ved Fyrskibet »Osterliff« er aflaget, er Fyrskibet flyttet 50 m S. hen i 6 m Vand, Midde-Lavvænde. 53° 21' 21" N. Br. 9° 0' 47" Ø. Lgd. Tønde a er flyttet 50 m S. hen i 11 m Vand. 53° 51' 1" N. Br. 9° 0' 42" Ø. Lgd.

1763. Fyrskibet »Weser« atter udlagt. Fyrskibet »Weser« er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1550. Kjøbenhavn 1908).

1764. Lys- og Fløjstønde forsvares med Undervandsklokke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1017. Kjøbenhavn 1908).

Coastguard Station, er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 17° V. gennem N. til N. 45° Ø., i øvrigt grønt Lys. Flammens Højde: 9 m. Fyrtaarn. 36° 57' N. Br. 2° 12' V. Lgd.

1776. Fyr flyttet. River Liffey. Dublin Bay. Irland. Det hvide Fyr med Formærkelser hver 4 Sek. paa Baake Nr. 4, paa N.-Siden af Indløbet til Liffey River, er flyttet til en ny Baake, der staar 18 m N. 89° V. for Baake Nr. 5. Flammens Højde: 15,3 m. Taagesignal gives med Tre-Slag paa Klokke hver 20 Sek. 53° 20' 40" N. Br. 6° 10' 35" V. Lgd.

Baake Nr. 4, der staar 2,3 Kbl S. 84° V. fra den nye Baake, borttages. Den sorte Lystende, der viser hvidt Lys med Formærkelser, S. for Baake Nr. 6, er flyttet 82 m S. hen, og ligger nu 360 m S. 27° Ø. fra Baake Nr. 6.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1776. Fyrskibet »Talais« midlertidig ombyttet. Gironde. Frankrig. Fyrskibet »Talais« er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr.

1780. Fyrs Plads. Cayo Islands. Jøha Channel. Afrika V.-Kyst. Cayo Islands. Fyr staar paa S.-Enden af Middle Cayo Island. 11° 49' 48" N. Br. 16° 21' 48" V. Lgd.

1781. Baake opført. Walfisch Bucht. Afrika SV.-Kyst. Paa Halvøen Wal-fisch er opført en Baake, bestaaende af en 9 m høj, sort Stang med hvid, firkantet Topbetegnelse, 8', Kbl. S. 11° V. fra Observationspladsen og i N. 66° V. fra Pieren ved Stationen. 22° 56' S. Br. 14° 25' Ø. Lgd.

1782. Forandring af Fyr. Capo George. Northumberland Strait. Nova Scotia N.-Kyst. Om trent den 15de August 1908 tændes paa Cape George et nyt Fyr, der viser hvidt Tre-Lyn hver 7½ Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 1 Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 1 Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 4/1 Sek. Flammens Højde: 110 m. Synsvidden: 26 Sm. Linseapparat af 3die Orden. Det vises fra et nyt, hvidt, ottekanet, 13, m højt Taarn, der staar tæt N. for det gamle.

Samtidig slukkes de nuværende Fyr.

1783. Fyrskibet »Pollock Rip« flyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Den 28de Juli 1908 flyttes Fyrskibet »Pollock Rip« Nr. 47 permanent c. 220 m S. 52° V. hen fra dets tidligere Station og c. 100 m S. 76½° V. hen fra dets nuværende Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 205 Kjøbenhavn 1908).

1784. Fyrskibet »Succoconnesset Shoal« atter udlagt. Massachusetts. Fyrskibet »Succoconnesset Shoal« Nr. 6 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1358. Kjøbenhavn 1908).

1786. Baake opført. Providence River. Narragansett Bay. Rhode Island. En sort Stare med sort Ballon er opført paa den gamle Pavtuxet Stenbanke, fra Pomhan Rocks Fyr i S. 24¼° V. og fra Sabine Point Fyr i S. 53½° V.

1786. Fyr tændt. Sag Harbor. Gardiners Bay. Long Island Sound. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den for nylig byggede Bølgebrøder ved Sag Harbor. Flammens Højde: 5 m. Sort Fyrpæl, der staar fra Cedar Island Fyr i S. 89° V. og fra Sag Harbor presbyterianske Kirke i N. 4° V. 41° 0' 34" N. Br. 72° 17' 43" V. Lgd.

1787. Tønder udlagt. St. Marys River og Smiths Creek. Potomac River. Chesapeake Bay. I St. Marys River er udlagt en rød Spiritønde Nr. 2 i 5, m Vand ved Grunden nd for Priest Point, fra Chancellor Point i S. 2½° V. og fra Pond Point i N. 42½° Ø., og en sort Spiritønde Nr. 1 i 5, m Vand, fra Chancellor Point i S. 9½° V. og fra Windmill Point i N. 56° Ø.

I Smiths Creek er i 5, m Vand udlagt en rød Spiritønde Nr. ½ ved Grunden ad for Grays Point, fra Smiths Creek Fyr Nr. 2 i S. 3¼° Ø., og fra Grays Point i S. 85½° V.

1788. Fyr slukket permanent. Bahia Honda. Florida Reefs. Florida. Bahia

Karantænebestemmelser m. m.

1811. Advarsel til Skibførere, naar de nærmer sig tyske Havne. Det kan paa Grund af Manøvrer, regelmæssige Øvelser, eller af andre Aarsager blive nødvendigt at forbyde den frie Adgang til tyske Fjordmundinger og Havne.

For at angive at Indløbet er helt eller delvis spærret, hejses paa et iøjnefaldende Sted 3 røde Balloner eller 3 røde Lanterner lodret for hinanden, og man maa da kun med den største Forsigtighed nærme sig Indløbet. Om Natten bør man ikke staa ind, men afvente Morgenen uden for tysk Soterritorium. Det samme gælder, naar det ses, at Søgelys er i Virksomhed, eller at der gives andre Signaler, som ikke er i Overensstemmelse med Sejlansvisninger eller Fyrfortegnelse. Kun med Undersøgelesjeneste er sat i Virksomhed, hvormed ingen Bekendtgørelse udstedes, vil Vagtfartøjer og Lodsfartøjer, saa vidt mnligt, ligge ude og vise de oven anførte Signaler.

Ved Projning eller Signalskud fra Vagtfartøjer skal ethvert i Sigte væreude Skib stoppe.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Tyskland:

- | | | |
|---|-----|---|
| N | 38 | Kleiner Belt, Ostsee, deutsche n. dänische Küste. 1:100,000. Pris: N.-Bl. 1,60 M., S.-Bl. 2,60 M. |
| R | 2 | Frisches Haf, W.-licher Teil, Ostsee, deutsche Küste. 1:75,000. Pris: 2,10 M. |
| R | 87 | Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland, Nordsee, deutsche Küste. 1:100,000. Pris: 0.-Bl. 1,80 M., W.-Bl. 2,50 M. |
| R | 64 | Die Ostfriesischen Inseln, Nordsee, deutsche Küste. 1:100,000. Pris: 0.-Bl. 1,50 M., W.-Bl. 3,00 M. |
| R | 59 | Die Ems Mündung, Nordsee, deutsche Küste. 1:50,000. Pris: 4,40 M. Japan: |
| R | 121 | Anamizu und Nanso Wan. |
| † | 121 | Nanso Wan. |
| R | 127 | Approaches to E. Entrance of Shimonoseki Kaiyo. |
| † | 127 | Samme. |

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 52.

Fyr flyttet og tændt. Taars. Lamlands Vestkyst. Store-Bælt.

Taars Fyr er nu flyttet fra Færgebroen til Kysten i Taars-Vig, c. 550 m S. 61½° Ø. for dets tidligere Plads, og derefter tændt. Det viser grønt Lys fra c. S. 6° V. til S. 83° V., hvidt Lys fra S. 83° V. gennem Vest til N. 87° V., rødt Lys fra N. 87° V. til c. N. 65° V. Flammens Højde: 6,3 m. Synsvide: 9½ Sm, 8 Sm og 6,5 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Fyrets nøjagtige Plads vil senere blive bekendtgjort. (Se Bekendtgørelse Nr. 38).

Marineminiaterlets Admiraltets-Departement, den 30. Juli 1908.

Honda Fyr, der ødelægtes i en Storm i 1906, er permanent slukket. Bøken opføres ikke igen.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1788. Slutning af Fyr øst. West Pass Bar. Apalachicola Bay, Florida. Forende Stater i Nord-Amerika. Slutningen af West Pass Bay forreste Ledelyr er udsat paa ubestemt Tid. 290 38' 3" N. Br. 85° 6' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1430. Kjøbenhavn 1908).

1790. Petrolenss Kluder i Brand. Tampico. Mexico. Petrolenss Kluder mellem Tampico og Tuxpan staar i Brand. Ilden kan ses 100 Sm til Sø. ustadigt Lys.

1791. Fyr tændt. Vite og Sama. Cuba N.-Kyst. Paa Cuba N.-Kyst er følgende Fyr tændt:

Paa Punta de Barlovento, paa Ø-Siden af Indløbet til Vite, et hvidt Fyr med Formørkelses hver 20 Sek., afvekslende Tre-Formørkelses og En-Formørkelses. Flammens Højde: 11, m Synsviddens: 8, Sm. Linseapparat af 6te Orden. Rødt Fyrbæke. 21° 6' 0" N. Br. 75° 56' 50" V. Lgd.

Paa Punta de Barlovento, paa Ø-Siden af Indløbet til Sama, et hvidt Fyr med Tre-Formørkelses hver 20 Sek. Flammens Højde: 13, m. Synsviddens: 8, Sm. Linseapparat af 6te Orden. Lysegul Fyrbæke. 21° 8' 30" N. Br. 75° 47' 30" V. Lgd.

1792. Grund. Puerto Padre. Cuba N.-Kyst. I Indløbet til Puerto Padre er Dampren »Kelvinhead« med 6, m Dybdegaende grundstødt midt imellem de to Tønder, som afmærker det ydre Indløb. For ikke at synke blev Skibet landst.

1793. Baaker flyttet. English Harbour. Antigua. Ledebærkerne for Indløbet i English Harbour er flyttet. Forbøden staar nu paa Kysten, 36 m N. 48° V. for den tidligere Plads. 16° 59', N. Br. 61° 45', S. V. Lgd. Bagbøden staar 48 m N. 51° Ø. fra Forbøden. Kun dens øverste Del er synlig og kun i Nørheden af Ledelinien.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1794. Fyrskibet »Intermedio« Belligenhed. Rio de la Plata. Argentina. Fyrskibet »Intermedio« ligger paa 34° 56' 20" S. Br. 57° 18' 30" V. Lgd.

1795. Fyrs Karakter. Fyrskibet »Bahia Blanca«, Fyrskibet »Bahia Blanca« ved Indløbet til Puerto Belgrano, viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 1 Minut. Lys 42 Sek., Mørke 18 Sek. 39° 10' 5" S. Br. 61° 38' 20" V. Lgd.

1796. Uren Grund. Baakes Plads. Sandy Point (Punta Arenas). Magellan Stræde. Chili. Tjillingsbøden paa Sandy Point staar paa Klitten 1 1/2, Kbl N. 52° V. for den i Kortet angivne Plads. 53° 8', S. Br. 70° 51', V. Lgd. Vringstykkerne af »Botrel« er endnu farlige for Ankring, de ligger 6 Kbl SØ. for det gamle Baadhus. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 712. Kjøbenhavn 1908).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1797. Fyr i Orden. Formiche di Grosseto. Italien V.-Kyst. Formiche di Grosseto Fyr viser nu hvidt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. Lysevnen: 15 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1507. Kjøbenhavn 1908).

1798. Fortøjnings flyttet. Baja Red. Golfo di Pozzoli. Italien V.-Kyst. Fortøjningen midt paa Pozzoli Red er flyttet og ligger nu i 21 m Vand. 300 m fra Sømærke thra Secca Funosa. i Linien fra Sømærket til Lynudlederen paa N.-Hjørnet af Castello di Baja.

1799. Dybde afslaget. Porto di Chioggia. Italien Ø.-Kyst. I Indløbet til Kanalen mellem Chioggia til Albetoni er Dybden mindre end angivet i Kortet, sandledes er der 2 m mindre Vand 4 Kbl N. 61° V. fra Fyret paa Fort S. Felice.

1800. Fyr flyttet. Engatoria. Sortehav. Rusland. Det hvide og grønne Blinkfyr paa Karantænpnylen ved Engatoria er flyttet lidt nærmere til Pnylen. Flammens Højde: 9, m. Fyret lyser fra N. 45° Ø. gennem Ø. og S. til S. 32° V. Hvidt Fyrhus paa en hvid Baake. Taagsignal gives med Klokke fra Fyrhuset. 45° 11' N. Br. 39° 22' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1801. Fyr tændt. Pekalongan. Java N.-Kyst. Ved Pekalongan er tændt et rødt Fyr paa Yderenden af det Ø-lige Havneoved, og et grønt Fyr, som lyser fra NNW. gennem N. til Ø. paa det V-lige Havneoved. 6° 51', S. Br. 109° 41' Ø. Lgd.

1802. Oplysning om Rev. Sumatra V.-Kyst. Det lille Labeanng Loeloe Rif. med 6 m Vand, ligger paa 0° 10' 20" N. Br. 99° 9' 40" Ø. Lgd. To Rev med 13 og 12 m Vand er fundet henholdsvis paa 0° 15' 30" N. Br. 99° 4' 30" Ø. Lgd. og 0° 16' 20" N. Br. 99° 1' 35" Ø. Lgd. Paa det S-lige Balamrif er der 8, m Vand, det ligger paa 0° 15' 50" N. Br. 99° 3' 35" Ø. Lgd. Paa 12 m Revet paa 0° 17' 5" N. Br. 99° 0' 25" Ø. Lgd. er fundet en mindste Dybde af 5, m.

1803. Rev fundet. Nias Ø. Sumatra V.-Kyst. Et 10, m Rev er fundet Ø. for Øen Nias paa 0° 50' 12" N. Br. 98° 15' 15" Ø. Lgd. Paa Revet, der er 550 m langt i N. og S. og 200 m bredt, staar med rolig Sø en svag Rulning.

1804. Rev fundet. Karang Mentawa Ø. Banka NØ.-Kyst. Ø. for Karang Mentawa er fundet et Rev med 2 m Vand, Springtids Lavvande. 2° 15', S. Br. 106° 31' Ø. Lgd.

1805. Tønder udlagt. Banka NØ.-Kyst. En sort Stumpønde med afkortet Kegle er udlagt ved S. Kanten af Karang. Pæris Selatan. 1° 53', S. Br. 106° 15', Ø. Lgd., og en lignende Tønde ved SV.-Kant af Banken med 2, m Vand, Ø. for Karang Merah. 2° 17', S. Br. 106° 15', Ø. Lgd.

En grøn Spidstønde er udlagt ved den paa Fugkal Pinnang Red sunkede Flaade. 2° 5' 0" S. Br. 106° 14' 20" Ø. Lgd.

En sort Stumpønde er udlagt ved N.-Kanten af Revet, 2 Sm NNØ. fra Mundingen af Koba Rivier. 2° 26', S. Br. 106° 25', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1444. Kjøbenhavn 1908).

1806. Tønde midlertidig udlagt. Generaal Elliotrif. Banka NØ.-Kyst. En sort Stumpønde med afkortet Kegle er foreløbig udlagt ved S-Siden af Generaal Elliotrif i Stedet for den sorte Baake, som stod paa Revet. 2° 3', S. Br. 106° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 883. Kjøbenhavn 1908).

1807. Dybde. Sembilangøen og Farvandet til Pangkalan Soesoe. Aroe Baai. Sumatra Ø.-Kyst. I Sembilangøen mellem Lodsfyrskibet og den hvide Lyseønde Nr. 2, og i Farvandet mellem Sembilang og Pangkalan Soesoe er den mindste Dybde ved Springtids Lavvande 5 m. Lodsfyrskibet: 4° 11', N. Br. 98° 22' Ø. Lgd.

1808. Grunde fundet. Cap Tiwan SØ. Cap Saint Jacques Ø. Fransk Indo China. En 5, m Klippe ligger 11', Sm N. 87', Ø. fra Cap Saint Jacques. En 6, m Klippe ligger 10', Sm N. 84', Ø. fra Fyret paa Cap Saint Jacques. En 6, m Sandbank ligger 12', Sm N. 79', Ø. fra samme Fyr.

1809. Løsepladser afmærket. Dairen Ko (Victoria Bay). Kwang Tung. China. I Dairen Ko er to Løsepladser afmærket saaledes:

Nr. 1 med en rød, cylindrisk Tønde A, paa 38° 55' 45" N. Br. 121° 30' 14" Ø. Lgd., og to hvide Stager med Trekant, 5 Kbl henholdsvis N. 63° V. og S. 21° V. fra Tønden, som man skal gaa rigeligt udenom.

Nr. 2 med to hvide Stager med Trekant, henholdsvis 7 Kbl og 0, m Kbl N. 45° Ø. fra en sort Skorsten, som staar paa 38° 55' 19" N. Br. 121° 36' 36" Ø. Lgd. **1810.** Sunket Vrag. Bako Ko. Hoko Islands. Taiwan V.-Kyst. Japan. Krigsskibet »Matsushima« er sunket i Bako Ko. En Mast og Skorstenen er over Vandet. 29° 33' 2" N. Br. 119° 33' 10" Ø. Lgd.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brake 26./7. — Gallia, Nielsen, ank. Methil 27./7. — Caledonia, Storm Hausen, ank. Burntisland 27./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 24./7. — Kotonia, Rasmussen, afg. Maldiva 28./7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Memel 24./7. — Granaria, Jørgensen, ank. Baltimore 27./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Petersborg 25./7. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 15./7.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Forsby 29./7. — Scandia, Troensegaard, afg. Oxelüsund 29./7. — Secalia, Jensen, afg. Newport 28./7. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 25./7. — Boscia, Skovgaard, afg. Hull 28./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 19./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 27./7. — Brattingsborg, Suenon, ank. Cardiff 21./7. — Flynderborg, Larson, ank. Riga 12./7. — Fredensborg, Fischer, ank. Swinemünde 28./7. — Frederiksborg, Larsen, ank. Cardiff 21./7. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Cardiff 16./7. — Kronborg, Jensen, ank. Kemi 16./7. — Rosenborg, Schultz, ank. Blyth 25./7. — Skanderborg, Jensen, afg. Brahestad 29./7. til Dunkerque. — Stegelborg, Albertsen, ank. West Hartlepool 20./7. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Sunderland 28./7. — Søborg, Hansen, afg. København 28./7. til Torned. — Uranienborg, Schmidt, ank. Stettin 24./7.

Dampskibsselskab af 1886. Guldborg, Ørbeck, afg. Cardiff 28./7. til Oran. — Klampenborg, Palm, ank. Swinemünde 29./7. — Marselisborg, Rohde, afg. Thermia 29./7. til Dunkerque. — Silkeborg, Pedersen, afg. Repola 24./7. til Calais. — Skodsborg, Schmidt, afg. København 29./7. til Windau. — Tuborg, Agerlin, ank. Riga 27./7. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Bona 21./7. til Hamburg. — Vordingborg, Pedersen, ank. Montrose 28./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Wiborg 25./7. til Grimsby. — Dansborg, Kühl, ank. Uleåborg 21./7. — Jægersborg, Larsen, ank. Hull 25./7. — Kallundborg, Nielsen, ank. Hamburg 28./7. — Taarnborg, Matzen, ank. Petersborg 26./7.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Libau 28./7. til Newcastle.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 13./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. København 23./7.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 23./7. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Hull 22./7. til Riga.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Møller, ank. Pernau 27./7.

Det asiatiske Kompagni. Samui, de Fine Licht, ank. Singapore 26./7. — Bintang, Gabe, afg. Singapore 27./7. til Bangkok. — Anamba, Rambusch, afg. Antwerpen 21./7. til Alger. — Sibirien, Madsen, afg. Algier 27./7. til Havre. — Tranquebar, van Deurs, ank. Antwerpen 23./7. — Indien, Berg, ank. København 15./7. — Si am, Cortsen, ank. Soerabaya 21./7. — Cathay, Thomsen, afg. Colombo 28./7. til Hongkong. — Cambodia, Knudsen, afg. Algier 25./7. til Greenock.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemaun, ank. Rotterdam 29./7. — St. Croix, Christensen, ank. London 26./7. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 28./7.

Ers. Emanuel, Hansen, ank. Hull 27./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 29./7. — Helene, Sørensen, afg. København 27./7. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Pernau 29./7. — Agnete, Petersen, afg. Karrebæksminde 27./7. — Hermia, Hansen, ank. København 28./7. — Alice, Schultz, afg. Ghent 26./7.

Svendson & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, afg. Blyth 28./7. — Peter Willomoes, Albertsen, ank. Ghent 29./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Nykjøbing F. 28./7. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Ghent 28./7.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. New York 23./7. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Storfors 25./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Ghent 29./7. — Urania, Clausen, ank. Boness 25./7. — Svend, Schmidt, ank. København 25./7. — Nordland, Petersen, ank. Grimsby 23./7. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Petersborg 23./7. — England, Andersen, afg. Lissabon 27./7. — Holland, Poulsen, ank. Ghent 27./7. — Rusland, Madsen, ank. Calais 21./7. — Dronning Olga, Petersen, afg. Riga 25./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Aarhus 28./7. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 26./7. — Europa, Hansen, ank. Burntisland 24./7. — Tyskland, Danstrup, ank. Korsør 22./7. — Frankrig, Friis, ank. Swinemünde 27./7. — Belgien, Nielsen, ank. Garstou 27./7.

Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Stettin 28./7. til Oxelüsund. — Fulton, Jørgensen, ank. London 24./7. — Newton, Andersen, ank. Newcastle 27./7. — Edison, Sørensen, ank. Dordrecht 26./7. — Washington, Nielsen, ank. Pernau 25./7.

From. Austa, Bagger, ank. Antwerpen 26./7. — Vera, Thing, afg. Leith 28./7. til Norrkøping. — Freja, Nielsen, afg. Nexø 29./7. til Råfö. — Hertha, Rasmussen, afg. Riga 26./7. til South Alloa.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 28./7. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Fredrikshavn 29./7.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. London 19./7. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 28./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Swinemünde 28./7. til Kemi. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Kiel 27./7. til Windau. — Ove Gjedde, Jaus, ank. South Shields 24./7.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, afg. Harburg 27./7. til Lemvig. — Ella, Svendsen, ank. Esbjerg 27./7.

Ronne. John Hintze, er ank. til København. — Amara, er ank. til W. Hartlepool. — Courier, er ank. til Douzig. — Kastor, ank. Stockholm 23./7. — Weset, ank. Langesund 23./7. — Bolgen, er ank. til Odense.

Svendborg. Primula, Carlsen, ank. Lorient 23./7. — Britannia, Rasmussen, ank. Boston 23./7. — R. P. Pedersen, Jensen, ank. La Tremblade 21./7. — Niels, Nielsen, ank. Kjørteminde 22./7. — Lyo, Jensen, ank. Uleåborg 22./7. — Newsky, Nielsen, ank. Swinemünde 23./7. — Asta, Bom, ank. Nowburgh 23./7. — Concordia, Henriksen, ank. Bogeuse 22./7. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Åbo 22. ds. — Minerva, Fuglsang, ank. Sundsvall 23./7. — Ignatz Breum, Lund, ank. London 23./7. — Karl, Clemmensen, ank. Stettin 23./7. — Doris, Kohke, ank. Wiborg 23./7. — Roma, Jenseu, ank. Bridgeness 27./7. — Cornwall, Petersen, ank. Københavns Red 23./7. — Confidence, Mavritzen, ank. Ørnskjoldsvig 23./7. — Aktiv, Mauritzen, ank. Par 24./7. — Ellen Kristine, Petersen, ank. Charlestown 24./7. — Freja, Jensen, ank. Höganäs 24./7. — Erik, Rasmussen, ank. Petersborg 25./7. — Kristine, Sørensen, ank. Flensborg 27./7. — Martin, Wilde, ank. Jersey 27./7. — Pallesen, Jensen, ank. Aalborg 26./7. — Zenitha, Jensen, ank. Fowey 25./7. — Olga, Rasmussen, ank. Neder Kalix 27./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Halmstad 27./7. — Cathrine, Hansen, ank. Ørnskjoldsvig 27./7. — Lilly, Rasmussen, ank. Jersey 27./7. — Brødrene Jørgensen, ank. Københavns Red 25./7. — Valdemar, Andreasen, ank. Umeå 27./7. — Elise, Andreasen, ank. Klagshavn 28./7. — Ruth, Falentin, ank. Fowey 24./7. — Ellen, Andersen, ank. Landernau 28./7. — Althea, Skovgaard, ank. Cowes 28./7. — Norden, Andreasen, ank. Coucorneau 28./7. — Flora, Sørensen, ank. Abbéville 28./7. — Hertha, Hansen, ank. Dieppe 29./7. — Guldborg, Jørgensen, ank. Dover 29./7. — Agnes, Christensen, ank. Vasa 29./7. — Peter, Jørgensen, ank. Riga 29./7.

Ers. Hekla, Hermansen, ank. Pillau 27./7. — Neptun, Jensen, ank. Warberg 27./7. — Dana, Pedersen, ank. Falmouth f. O. 27./7. — Amalia, Andersen, ank. Grangemouth 27./7. — Mars, Stegmann, ank. København 25./7. — Eos, Christensen, afg. Leith 25./7. p. R. t. Sundsvall. — Lauritz, Folmer, ank. Laurvik 27./7. — Ofelia, Clausen, ank. Kingscove (New Foundland) 27./7. — Phoenix, Rasmussen, ank. West Bay 27./7. — Salvador, Sand, ank. Plymouth 28./7. — Rigmor, Petersen, ank. Bandholm 28./7. — Anne, Schmidt, ank. Sølvborg 28./7. — Valborg, Johansen, ank. Burntisland 28./7. — Ami, Nielsen, ank. Sundsvall 27./7. — Argos, Thomsen, ank. Malmø 28./7. — Mathilde, Hansen, ank. South Alloa 28./7. — Norden, Rasmussen, pass. Port Lacombe 28./7. p. R. t. Bordeaux. — Maren, Albertsen, ank. Boness 28./7. — Sejerskrausen, Schmidt, ank. Granton 28./7. — Caroline, Christensen, ank. St. Valery sur Somme 29./7. — Ruth, pass. Dungeness 25./7. for ostg. — Marthing, pass. Dungeness 26./7. for ostg. — Diana, Hansen, ank. Rausgate 29./7. — Harris, Thorsteiuson, afg. Marstal 29./7.

INDHOLD:

København, d. 31. Juli 1908. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned. — Damperen »Nedsheds Bjergning. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsføtteretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni.

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

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.

Riveralide 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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorakringer, til billige taeste
Præmier. Agenturer i de Beste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenauro. Telefon-Nr. 42.

Fabriks Mærke.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 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 omdales ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 4. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Løder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.
 Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
 er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
 „URÆD“, Skagen.

Otto Monsteds
 (LIMITED)
Margarine
 Specielt præpareret for Skibsbrug
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
 Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken
OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.



Emallen
 pålægges varm — 110° tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
 pålægges kold ligesom Farve.
 Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe
 Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.
 Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Kolonial- og Skibshandel
Sø- og Herreekviperingsforretn.

Begrundet paa Sygdom kan en af ovenstaaende i god Driit værende Forretninger faas til Overtagelse straks eller senere paa billige Vilkaar. Ekviperingsforretningen egner sig særlig for en Skipper, der vil opføre med at sejle. Henvendelse til

J. Vestergaard
Middelfart.

Gaver til Sømandslæsionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annø Plads 3.

Cadenius & Grahn
Kotka,

Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Frederik Hansen
Skive.

Skibsproviantering.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brngte Ankere og Kæder havest til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.



Leo Ledermanns Redningskrans „Panzer“

Inddelt i 6 lufttætte Rum,
stor Bæreevne, meget lettere og
holdbarere end Korkkransen.

BERG & LARSEN.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
Telefon H 120.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eff., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratør.
De bedste Varer her paa Pladsen.

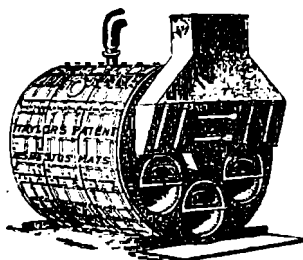
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort Illustrerede Katalog.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Bøjlgade Nr. 26, ved Havnen.



Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

PALLE SØRENSEN S.F.T.

Lager af Uhre, Barometre, Terмомetre
Briller, Piacez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Th. Lang,

Smede- og Mæskinværksted
Gasværkshavnen.
Fabrik for selvsmørende Losschul.
Telf. 29,779 y.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.
Dyngarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Foget henbørende
Ræel og billig Betjening garanteres.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 157/1908, afsagt den 30te Juli 1908. Firmaet Svendsen & Christensen, Kjøbenhavn mod Firmaet Louis Dreyfus & Co., London.

Ved Certeparti af 10. Januar 1907 afsluttet mellem Citanterne, Firmaet Svendsen & Christensen, og de Indstævnte, Firmaet Louis Dreyfus & Co., fragtedes den Citanterne tilhørende Dampet, »G. Koch«, til fra Sulina at føre en Ladning Kornvarer til Eshjerg og Kalmar. I Post 7 i Certepartiet (Donaucerteparti 1890) bestemtes et samlet Antal af 12 Liggedage for Lastning og Losning og 10 Overliggedage mod en Godtgørelse af 4 d pr. Ton. I Post 11, der i den trykte Blanket saa saaledes ud: » . . . detention by frost or ice from Ibrail down to Sulina . . . shal not count as lay days«, var Ordene: »from Ibrail down to Sulina« overstreget.

Dampskibet kom til Sulina d. 19. Marts 1907 og meldte sig lasteklar fra d. 20., men da Sejladsen paa Donau paa Grund af Ishindringer endnu ikke var aaben, kunde Ladningen ikke leveres. Først fra den 30. s. M., da Sejladsen officielt var erklæret aaben, paabegyndtes Lastningen, og denne var saa tilendebragt Onsdag d. 3. April om Eftermiddagen. Kaptajnen, der havde protesteret mod Opholdet, da der ikke var Ishindringer i selve Sulina, gjorde gældende, at de 12 Liggedage var opbrugt, underrettede Afladeren om, at Skibet nu var paa Overliggedage og gjorde Paategning paa Konnossementet herom.

Den 1. Maj Kl. 7 Em. ankom Dampskibet til Eshjerg og meldte sig losseklar fra om Aftenen Kl. 6: næste Dags Morgen paabegyndtes Losningen, der var fuldført d. 3. Maj om Eftermiddagen; efter Overenskomst deponeres der af Modtagerne et Beløb svarende til 2 Overliggedage.

Dampskibet gik dernæst til Kalmar, hvor det meldte losseklar d. 8. Maj Kl. 7 Fm. Losningen paabegyndtes samme Formiddag, og Skibet var udloset Mandag d. 13. om Eftermiddagen; Modtageren indbetalte efterhaanden Overliggedagspenge for 6 Dage, men Befragterne gjorde derefter Arrest i Skibets Fragt, og man enedes derpaa om at lade Spørgsmaalet om Liggedage afgøre ved nærværende Ret som vedtaget Værneting. Citanterne har derfor ved Stævning af 20. Januar d. A. paastævnet denne Sag, hvorunder deres Paastand gaar ud paa, at de Indstævnte dømmes til at beløse for 8 Overliggedage, nemlig 2 i Eshjerg og 6 i Kalmar á Lstr. 26.16.3 = Lstr. 214.10.0 eller 3910 Kr. 34 Øre, med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har principalt paastaaet sig frifunden og tillagt Sagens Omkostninger, hvorhos de, som mener sig berettiget til despatch money for 3 Dage, ved Kontrastævning af 21. Januar d. A. har indbetalt et dertil svarende Beløb af 362 Kr. 63 Øre, med Renter og Kontrastagens Omkostninger.

De har henvist til de særlige Forhold i Sulina, hvor der ikke findes Pakhuse til Kornets Oplagring, og hvor Skibenes Lastning foregaar direkte fra Læglere, der føres fra de forskellige Pladser højere oppe ved Donau, og gjort gældende, at Post 11 kun refererer sig til de hvert Aar tilbagevendende, langvarige Ishindringer paa Donau, ikke til de sjældnere forekommende Ishindringer i selve Sulinas Havn. De har oplyst, at i 1890, da Certepartiets Form fastsloges, laa alle Oplagspladserne for Korn, der afskibedes fra Sulina, imellem Ibrail og Sulina, men at der senere højere oppe ad Donau er opstaaet en Mængde Oplagspladser for Kornvarer, saaledes at det kan blive af Betydning for Korneksportørerne, at de sikrer sig mod Følgerne af Ishindring ogsaa ovenfor Ibrail.

Kontracitanterne gør nu gældende, at den Omstændighed, at man i Isklausulen kun har slettet Ordene: »from

Ibrail down to Sulina«, men iøvrigt ladet Klausulen blive staaende, naturlig maa forstås derhen, at Klausulen nu omfatter ogsaa Ishindringer paa den Del af Donau, der ligger mellem Ibrail og de højere liggende Oplagspladser, altsaa som en Udvidelse af Isklausulens Rækkevidde, ikke som ændrende Klausulen til noget ganske andet, nemlig til at gælde Ishindringer i selve Sulina. Kontracitanterne gør gældende, at havde dette været Mening, burde man udtrykkelig have stipuleret i Certepartiet, at Afladerne garanterede Kornets Tilstedeværelse i Sulina, saaledes som det sker i mangfoldige Tilfælde, hvor Rederne ikke vil paatage sig denne Risiko. Der foregaar hele Vinteren igennem i Sulina en udstrakt Afskibning af Korn, som inden Donaus Tilfrysning er bragt derned i Læglere.

Kontracitanterne kunde saaledes ikke erkende, at de 12 Liggedage er medgaaet i Sulina. Liggedagene begyndte først at løbe fra Donaus officielle Aabning, og da Indlastningen var færdig d. 3. April om Eftermiddagen, var der kun medgaaet 4 Liggedage i Sulina.

Hovedcitanterne hævder, at det har været Mening med Overstregningen af de omtalte 5 Ord i Certepartiets Klausul 11 at begrænse Rederens Ansvar til — saaledes som Klausulen naturlig maa læses efter Overstregningen — Ishindring paa selve Indladningsstedet, altsaa i Sulina Havn, og de gør gældende, at havde man tilsigtet en Udvidelse af Redernes Ansvar, havde det været naturligere i Stedet for de overstregne Pladser at nævne de Pladser, man vilde inddrage under Klausulen.

Skønt Betydningen af den foretagne Understregning i Certepartiets Post 11, naar henses til den historiske Udvikling og de særlige Forhold i Sulina, ikke kan betragtes som ganske klar, maa Retten dog, navnlig ogsaa under Hensyn til, at ogsaa en anden Bestemmelse (Post 9 B), der ligeledes refererer sig til Ishindringer paa Donau, ogsaa er overstreget, nære Betænkelighed ved at forstaa Bestemmelsen paa anden Maade, end den, der, som Ordene efter Overstregningen lyder, er den nærmestliggende, altsaa saaledes, at den kun refererer til Ishindring i Sulina. Herefter maa de 12 stipulerede Liggedage anses forbrugt i Sulina.

Der har været nogen Strid om Beregningen af Overliggedagenes Antal, og idet Retten maa give Kontracitanterne Medhold i, at de har et naturligt Krav paa udenfor de 12 stipulerede Liggedage, at have en vis Anmeldelsesfrist i hver af de 3 Havne, findes Overliggedagene i Eshjerg og Kalmar efter Omstændighederne ikke at kunne regnes fra tidligere Tidspunkter end de, paa hvilke Udloosningen faktisk er paabegyndt. Herefter vil der kun være at regne som medgaaet i Eshjerg 29½ Time og i Kalmar 5 Døgn 7¼ Time, ialt 7 Overliggedage á Lstr. 26.16.3 eller 3.421 Kr. 55 Øre, hvilket Beløb saaledes bliver at tilkende Hovedcitanterne, medens disse i Kontrastagen bliver at frifinde for Kontracitanternes Tiltale.

Begge Sagers Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Kjøbenhavn, d. 4. August 1908.

Mandskabslukkerne agter. Det ser ud til, skriver »Norges Sjøfartstidende«, at det bliver mere og mere almindeligt paa ny, norske Dampskibe, at anbringe Lukaerne for Mandskabet agter. Vi har i den sidste Tid ofte haft Lejlighed til at bemærke dette ved Meddelelser om Nybygninger. Som Regel vil man lægge Mærke til, at Lukaerne i disse Tilfælde er mere komfortabelt og hensigtsmæssigt indrettet, idet de faar en mere afrundet Form efter Skibets Agterende, i Mod sætning til forude, hvor de bliver lange og spidse, og

saaledes vanskeligere at indrette. For Mandskabet er det ogsaa bedre at have Lukaerne agter; i daarligt Vejr er det saaledes ulige lettere for Fyrbøderne ved Vagtskiftet at komme den korte Vej, der som Regel er tør, hen til Maskinen, i Stedet for forud, hvor det i Kuling paa dyblastede Skibe, kan være slemt nok at passere. Endelig kan det i Kollisionstilfælde komme til at spille en Rolle, at Mandskabets Opholdsrum ligger agter, idet Faren for Tab af Menneskeliv af denne Aarsag her vil være væsentligt forringet.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i August Maaned d. A. fungerer:

Skibsfører C. B. Hansen, Telf. 2021,
— Th. Folkmann, — 29621 y,
Maskinmester J. V. Gjelling, Sønderborggade 4²,
Skibsbygger E. Taysen, Telf. H 1609.

Under Mærket *En Lods* har vi modtaget et Indlæg angaaende Spørgsmaalet Lodsning under Bugsering.

Uagtet vi som Regel ikke ser os i Stand til at tage noget som helst Indlæg, som ikke til Oplysning for Redaktionen er forsynet med Forfatterens Navn og Adresse, ønsker vi dog af Hensyn til Spørgsmaalets Betydning at meddele, at den paagældende Artikel vil blive optaget i *Dansk Søfartstidende*, for saa vidt Forfatteren navngiver sig for Bladets Redaktion.

Rettelse. I vort Referat af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling staar i Bladets Nr. 41, Pag. 378 Skibsreder J. C. Carlsen fejlagtig anført som den, der under Forhandlingerne stillede Forespørgsel om, hvorvidt Bestyrelsen havde taget Stilling til Spørgsmaalet om Førerposten paa Skoleskibet »Viking«.

Det var Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, der rettede det paagældende Spørgsmaal til Bestyrelsen.

Betaling for Skibsbesigtelser.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Det har glædet mig meget af *Dansk Søfartstidende's* Nr. 42 at erfare, at mine Udtalelser ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling, under Forhandlingerne om Betaling for Udmeldelse af Skibsbesigtelse, ikke har været mere graverende, end at de har kunnet bidrage til at fremkalde et højt Smil paa Hr. Overretssagfører Schouenborgs Læber.

Jeg skal villig indrømme, at mine halvt spøgende Slutningsbemærkninger ikke blev fremført i saa velvalgte Ord, som de kunde og maaske burde have været, men Hr. Overretssagføreren maa dog ikke heraf drage den Slutning, at jeg dermed skulde mene — hvilket jeg heller ikke har udtalt — at det er Dommerstanden og Byfogder, der fastsætter Sportel-Reglementet. Jeg er ikke Jurist, men saa meget har jeg dog længe vidst — at det er Lovgivningsmagten, der her er den raadende.

Saa vidt jeg husker, blev der indtil 1893 paa Byfogedkontoret her i Svendborg betalt Kr. 1,30 for en Udmeldelse, nemlig Kr. 1,00 i Stempel for Udmeldelsesbegæringen, og 30 Øre i Stempel for selve Udmeldelsen, idet der ikke iøvrigt blev beregnet Retsgebyrer.

Da der efter den Tid blev beregnet Kr. 10,73, blev man selvfølgelig forhavset herover, og paa Forespørgsel om Grunden til den højere Gebyrberegning, blev der

svaret, at det hidrørte fra en Skrivelse af 7. Juli 1893 fra det daværende Generaldirektorat for Skattevæsnet som Svar paa en Forespørgsel fra Byfogden i Helsingør. Denne Skrivelse, har jeg senere erfaret, er indrykket som Nr. 250 i Ministerialtidende A for 1893 Pag. 270, og jeg henstiller til Hr. Overretssagføreren at gøre sig bekendt med den. Det ses bl. a. deraf, at Generaldirektoratet fordrer Sportelreglementets §§ 2, 13, 14, jfr. 19 og 127 bragt til Anvendelse ved Gebyrberegningen.

Hr. Overretssagføreren synes at overse, at i Henhold til § 1 i Loven om Oprettelse af Søretter m. m. af 12. April 1892 foretages de fleste Udmeldelser af Besigtelsesmænd i Søsager, uden for Retten, af Sørettens Formand, og der bliver saaledes ikke Anvendelse for Sportelreglementets § 9 eller for Udskriftsgebyr, idet Udmeldelsen tegnes paa Begæringen.

Gebyret beregnes efter de foran nævnte Paragrafer i Sportelreglementet til	Kr. 7,86
hertil kommer 20 pCt. efter § 156.....	— 1,57
Stempel til Udmeldelsesbegæringen.....	— 1,00
Stempel til selve Udmeldelsen.....	— 0,30

Tilsammen... Kr. 10,73

At jeg begik en Fejl ved at nævne Kr. 10,72, indrømmer jeg ogsaa, thi det er i Virkeligheden Kr. 10,73, og skulde Hr. Overretssagføreren nære Tvivl om Rigtigheden heraf, har jeg ikke saa faa Beviser herfor, liggende til behageligt Eftersyn paa Christensen & Co.s Kontor hersteds.

Svendborg, d. 31. Juli 1908.

A. Hansen,
Mægler.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen væsentlig Forandring i Markedet efter sidste Indberetning, og den fragtsøgende Tonnage fra Bollenhavet har atter været mindre, saa at der ikke har været Mangel paa Laster derfra. Tyskland er fremdeles mat, og Danmark har nogle Laster til Østersøen. Fra Syd- og Vestsverig samt Østnorge er endnu flere Træ- og enkelte Islaster. Petersborg har flere Oljekage- og Trælaster, medens det øvrige Rusland er mat. Bollenhavet og Finskebugten har atter nogle ny Laster til Frankrig og Kanalhavne, saa at der kun mangler nogle bedre Fragtrater. Returfragter Vest fra dækker fremdeles Behovet, idet der ikke er Mangel paa Kullaster, medens Foderstofflaster kun er fremme i Mindretal.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

70 Stdr. høvlet Last Frederiksstad/Carnarvon 35/
105 Stdr. D/B., Boards Lovisa/Binic 46 Fres., 95 Stdr. D/B., Boards Wiborg/Haderslev 21 Rm., 200 Tons Træmasse Kristianssand/Pontrieux 12 Fres., 132 R.T. Is Skienfjord/Anstruther 8/, 240 Tons Clay Fowey/Stettin 7/, 420 Tons Bricks Britonferry/Petersborg 9/, 290 Tons Feldspath Warberg/Petersborg 5½ Rm., 370 Tons Kul Boston/Bogense £ 7.15, 290 og 230 Tons Kul Dysart/Bogense £ 7.10, 240 Tons Kul Bridgeness/Bogense £ 8, 200 Tons Salt Lissabon/Thisted Kr. 1,70 pr. Tønde.

Angaaende de mindre Skibe, da var der i sidste Uge et enkelt Lyspunkt i Fragtmarkedet, idet Rostock, som sædvanlig først udbød nogle Ruglaster af den ny Høst, for hvilke opnaedes 3½ Mark til Danmark, Sydsverig. Da der straks blev sluttet ikke saa faa Skibe, er Befragtingen foreløbig atter stoppet op der-

fra, ellers er det fra Tyskland uforandret stille, men nu kan det ikke vare længe, før de andre Pladser følger efter med Afskibning af nyt Korn.

ab Kjøbenhavn er det ret flovt, men der er heller ikke overdrevent mange Skibe; der er sluttet for Majs til Bornholm 10 Øre, Hvede til Falkenberg 11 Øre og Kokuskager til Rostock 2½ Mark.

ab danske Provinshavne blev sluttet nogle Skibe for Hvede til danske og sydsvenske Havne til 12 Øre; men nu er det atter stille.

Generalforsamlinger.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk holdt d. 29. Juli ordinær Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Slæhr.

Direktoren, Kaptajn V. T. Hein, aflagde Beretning og Regnskab. I Dampskibsafdelingen havde der i 1907 været indmeldt 137 Medlemmer med 503 Skibe, paa hvilke var forsikret over 8,600 Mand. I Grundpræmie, der var fastsat til 12 Kr. pr. Mand, indkom 103,000 Kr. I Aarets Løb anmeldtes 321 Ulykkestilfælde mod 266 i 1906, og i Erstatning udbetaltes omtrent 61,000 Kr., heraf 25,700 Kr. i Anledning af Død (10 Tilfælde) og 35,000 Kr. i Anledning af Invaliditet, fordelte paa 34 Tilfælde. Desuden var der i Dagpenge udbetalt 7,600 Kr.

Efter at samtlige Udgifter var afholdt, fremkom som Medlemmernes Tilgodehavende et Beløb af Kr. 15,720.84, som i Forbindelse med Saldoen for 1906 Kr. 15,644.79 foreslaas overført i ny Regning og godskrevet Medlemmernes Konti.

I Aaret 1907 havde der i Sejlskibsafdelingen været indmeldt 820 Medlemmer med 1,148 Skibe, paa hvilke var forsikret 4,774 Mand. Af disse var 4,656 Mand forhyret i 1,097 Fartøjer, for hvilke der i Folge Lov om Søfolks Ulykkesforsikring ydes Statstilskud som Præmiehjælp, medens Resten, 118 Mand, var forhyret i 51 Skibe, for hvilke der ikke ydes Statstilskud (Lystfartøjer, Pramme o. lign.). Grundpræmien var sat til 10 Kr. pr. Mand og udgjorde altsaa 47,740 Kr.

Der var i Aarets Løb anmeldt 86 Ulykkestilfælde mod 121 i 1906. I 12 Tilfælde i Anledning af Død udbetaltes 21,750 Kr. og i 6 Invaliditetstilfælde c. 6,000 Kr. Desuden var der i Dagpenge udbetalt 2,500 Kr., fordelte paa 15 Tilskadekomne.

Efter at samtlige Udgifter var afholdt, fremkom der som Medlemmernes Tilgodehavende Kr. 27,128.84, som med Saldoen fra 1906, Kr. 7,355.60, ialt giver Medlemmernes et Tilgodehavende af Kr. 34,484.44. Af denne Sum foreslaas Saldoen fra 1906 udbetalt Medlemmernes og Saldoen for 1907 overført i ny Regning.

Der gaves enstemmig Decharge.

Man skred derpaa til Valg.

Bestyrelsens Formand, Direktør Aage Bramsen, meddelte, at Dansk Dampskibsrederiforening havde genvalgt Direktør Chr. Kronman og i Stedet for Konsul Joh. Hansen, der ikke ønskede Genvalg, valgt Direktør P. de Nully Brown til Medlemmer af Bestyrelsen. Dansk Sejlskibsrederi-Forening havde genvalgt Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, og valgt Skibsreder C. P. Holm, Fanø, i Stedet for Skibsreder P. N. Winther.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte Generalforsamlingen derefter Skibsreder Martin Carl, Konsul N. K. Strøbyberg, Aalborg, Skibsrederne J. Christensen, Aarhus, og R. W. Rasmussen, Thuro.

Sluttelig genvalgte Revisorerne.

Udenfor Dagsordenen frendrog Kaptajn Poulsen, Vejle, Spørgsmaalet om udenlandske Søfolks Adgang til Erstatning i Tilfælde af Død og Invaliditet, og om Valg af Repræsentanter.

Efter at Direktør Bramsen havde besvaret Kaptajn Poulsens Forespørgsel, sluttede Generalforsamlingen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft foretoges d. 30. Juli en særdeles vellykket Provetur i Sundet med den store, ny Damper »Peking« — Værftets Hyggenummer 268 —, der er bygget for Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompagniet i Göteborg til Farten Göteborg—Kjøbenhavn—Østasien.

Skibet, der kan laste 6,000 Tons, er udstyret med de nyeste, tekniske Hjælpe midler og særlig indrettet for den østasiatiske Fart.

I Proveturen deltog Repræsentanter for det svenske og danske Østasiatiske Kompagni's Bestyrelser og flere indbudte. Ef-

ter tilendebragt Provetur lagde Skibet straks ind i Frihavnen for at indtage Last til Østasien.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 3. August.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Petersborg 26./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Piræus 3./8. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 1./8. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Antwerpen 1./8. til Kjøbenhavn. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 24./7. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 2./8. til Havre. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 31./7. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Livorno 30./7. — Aurora, Fischer, afg. Riga 31./7. til Rouen. — Baron Stjerublad, Therkildsen, ank. Antwerpen 30./7. — Beira, Lunge, afg. Kjøbenhavn 27./7. til Cartagena. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Kristiania 3./8. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Malaga 1./8. — Christian IX, Holm, ank. Pillan 2./8. — Dagmar, Bogvad, ank. Havre 3./8. — Douro, Mortensen, afg. Lisbon 31./7. til Kjøbenhavn. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 28./7. — Frederik, Thomsen, ank. London 3./8. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 27./7. — Georgios I, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 31./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28./7. — Hengest, Munch, ank. Kjøbenhavn 3./8. — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 3./8. til Kjøbenhavn. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Kjøbenhavn 31./7. til Nice. — Jolantha, Simonsen, afg. Petersborg 1./8. til Libau. — Karin, Rühberg, ank. Koge 31./7. — Kasan, Hansen, afg. London 1./8. til Liban. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 15./7. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 3./8. til Kjøbenhavn. — Kursk, Gommesen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 29./7. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 2./8. — Louise, Kruse, ank. Antwerpen 1./8. — Louisiana, Ørsted, oplagt Kjøbenhavn. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Riga 1./8. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Drammen 31./7. — Moskø, Meldahl, ank. Antwerpen 31./7. — Nicolai II, Kaas, pass. Gibraltar 30./7. for Havre. — Nordjylland, Kragh, afg. Riga 1./8. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 3./8. — Omsk, Jønsen, ank. Libau 29./7. — Oscar II, Hempel, oplagt Kjøbenhavn. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 3./8. for London. — Pregel, Harder, ank. Kjøbenhavn 3./8. — Rogaland, Wiese, ank. Stettin 1./8. — Saga, Wiberg, afg. Newcastle 1./8. til Kjøbenhavn. — Saxo, Kylesbech, ank. Ljusne 2./8. — Seine, Damp, afg. Kjøbenhavn 31./7. til Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. Boston 1./8. — Tiber, Beck, ank. Kjøbenhavn 30./7. — Tyr, Thøning, dokker Kjøbenhavn. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 1./8. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. Riga 3./8. — Vendsvæsel, Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 2./8.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 1./8. til Leith. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Frederikshavn 2./8. til King's Lynn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dublin 28./7. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Hungerburg 29./7. til Rotterdam. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Pietau 21./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Archangel 31./7. til Zaandam. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Portishead 28./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Newport 31./7. til Bona. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Bona 16./7. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Port Talbot 27./6. — Johan Siem, Knudsen, ank. Dunkerque 29./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Libau 29./7. til Ghent. — Alexander Shoukoff, Dahl, ank. Dunkerque 29./7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Gijon 28./7. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 28./7. til Bordeaux. — Nordson, Gram, ank. Burntisland 31./7. — Nexos, Basse, afg. Landskrona 30./7. til Råsö. — Gerda, Iversen, ank. Sevilla 24./7. — Ellen, Hansen, afg. Åbo 29./7. til Cartagena. — Fylla, Christensen, ank. Gool 1./8. — Napoli, Brinch, afg. Königsberg 30./7. til Borgå. — Bodil, Uldall, afg. Hamburg 29./7. til Archangel. — Dagmar, Mathiasen, ank. West Hartlepool 31./7. — Norma, Schiff, afg. Perna 31./7. til Dunkerque. — Alfa, Lauritsen, afg. Vigo 31./7. til Middlesbro. — Hebe, Gregersen, ank. Frederikshavn 31./7. — Inger, Larsen, pass. Helsingør 29./7. til Aviles. — Johanne, Thøgersen, ank. Garston 27./7. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Hartlepool 29./7. til Malaga.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Hernösand 2./8. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Sundsvall 28./7. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 28./7. — Elna, Rathje, ank. Hernösand 1./8. — Theres, Pedersen, ank. Blyth 1./8. — Simone, Møller, ank. Trångsund 2./8. — Jeanne, Løffer, afg. Koivusaari 30./7. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 31./7. — Vera, Riso, afg. Neder Kalix 29./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Aarhus 29./7. til Petersborg. — London, Bom, afg. Riga 29./7. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Howdon Dock 30./7. til Stettin. — Bryssel, Kaas, afg. Hull 29./7. til Riga.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rotterdam 26./7. — Wien, Bocch Hansen, afg. West Hartlepool 30./7. — Roma, v. Thuu, afg. Kjøbenhavn 29./7. til Repola.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. Helsingør 30./7. for Ostende. — Ingrid, Winther, ank. Bordeaux 28./7. — Karen, Eriksen, afg. Tyne 1./8. til Pillau.

Dania. Lilly, Skou, ank. Malmo 31./7. — Alexy, Lorentzen, ank. Herlösund 28./7. — Dagny, Sorensen, afg. Grimsby 1./8. til Trelleborg. — Mary, Clausen, afg. Shetlandsoerne 27./7. til Libau.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Licata 29./7. — Russia, Poulsen, ank. Leith 1./8. — Carl Hecksher, Starek, ank. St. Nazaire 23./7. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 27./7. — Normannia, Eriksen, ank. Calais 19./7. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 3./8. — Canadia, Jespersen, afg. Swausca 1./8. — Livona, Skov, ank. Dunkerque 27./7.

Østersøen. Cimbrin, Poulsen, afg. Filadelfia 21./7. — Patria, Dam Larsen, afg. Petersborg 31./7. — Gratia, Sorensen, afg. Antwerpen 31./7. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 25./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brake 26./7. — Gallia, Nielsen, ank. Methil 27./7. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Burntisland 1./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. London 30./7. — Kolumbia, Rasmussen, afg. Mahdia 28./7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Memel 24./7. — Granaria, Jørgensen, ank. Baltimore 27./7. — Carbonia, Maltiasen, ank. Petersborg 25./7. — Estonia, Lindberg, ank. Petersborg 15./7.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Forsby 29./7. — Selandia, Troensegaard, ank. Windau 30./7. — Søcalia, Jensen, afg. Newport 28./7. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 25./7. — Boscia, Skovgaard, afg. Hull 28./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 30./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 27./7. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Cardiff 21./7. — Flynderborg, Larsen, afg. Riga 27./7. til Calais. — Fredensborg, Winther, afg. Swinemünde 30./7. til Petersborg. — Frederiksborg, Larsen, ank. Cardiff 21./7. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Cardiff 31./7. til Spezzin. — Kronborg, Jensen, ank. Kemi 16./7. — Rosenborg, Schultz, ank. Blyth 25./7. — Skanderborg, Jensen, afg. Uleåborg 29./7. til Dunkerque. — Stegelborg, Albertsen, ank. West Hartlepool 20./7. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Sunderland 31./7. til Kjøbenhavn. — Søborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 28./7. til Torneå. — Uranienborg, Schmidt, afg. Stettin 30./7. til Narva.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck afg. Cardiff 28./7. til Oran. — Klampenborg, Palm, ank. Swinemünde 1./8. — Marselisborg, Rohde, afg. Thernia 29./7. til Dunkerque. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Ripola 24./7. til Calais. — Skodsborg, Agerlin, ank. Kjøbenhavn 23./7. — Tnborg, Schmidt, afg. Riga, 27./7. til Ghent. — Ulfborg, Møllerup, afg. Huelva 21./7. til Hamburg. — Vordingborg, Petersen, ank. Grangemouth 31./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Wiborg 25./7. til Grimsby. — Dausborg, Kühl, ank. Uleåborg 21./7. — Jægersborg, Larsen, ank. Hull 25./7. — Kalundborg, Nielsen, ank. Hamburg 28./7. — Taarnborg, Matzen, afg. Petersborg 30./7. til Stettin.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Libau 28./7. til Newcastle.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Riga 30./7. til Grangemouth.

Skjoldborg. Skjoldborg, Müller, afg. Kjøbenhavn 29./7. til Windau.

Svendborg. Peter Mærsk, Børgesen, ank. Ghent 30./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 28./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Bernau 31./7.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 1./8. til Algiers. — Anamba, Rambusch, afg. Algiers 30./7. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Singapore 27./6. til Bangkok. — Siam, Cortsen, ank. Soeroboga 21./7. — Samui, de Fine Licht, ank. Singapore 26./7. — Siberien, Madsen, pass. Tarifa 29./7. til Havre. — Cathay, Thomsen, afg. Colombo 28./7. til Hongkong. — Cambodia, Knudsen, afg. Algiers 25./7. til Greenock. — Indie, Berg, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Portland 31./7. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 1./8. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 27./7.

Æra. Enighedenu, Jensen, ank. Ostende 30./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 28./7. — Helene, Sørensen, ank. Riga 30./7. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Pernau 29./7. — Agnete, Petersen, afg. Riga 1./8. — Hermia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 31./7. — Alice, Schultz, ank. Libau 31./7.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. New York 23./7. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Storfors 25./7. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Grangemouth 31./7. — Urania, Clausen, ank. Boness 25./7. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 25./7. — Nordland, O. Petersen, afg. Grimsby 29./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Ghent 31./7. — Eng-

land, Andersen, afg. Lissabon 27./7. — Holland, Poulsen, afg. Ghent 1./8. — Rusland, Madsen, ank. Methil 29./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Dunkerque 31./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Aarhus 28./7. — Lady Furness, Clausen, ank. Hamburg 30./7. — Europa, Hansen, ank. Burntisland 24./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Korsør 29./7. — Frankrig, Friis, afg. Swinemünde 29./7. — Belgien, Nielsen, ank. Garston 27./7.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 1./8. — Fulton, Jørgensen, afg. London 29./7. til Genua. — Newton, Andersen, afg. Newcastle 21./7. til Neapel. — Edison, Sørensen, afg. Dordrecht 30./7. til Leith. — Washington, Nielsen, ank. Kristinestad 30./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Kemi 1./8. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Windau 29./7. — Ove Gjedde, Jans afg. Tyne 30./7. til Fairwater. — Atlanta, Andreassen, ank. Thorshavn 28./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. Antwerpen 26./7. — Vera, Thing, afg. Leith 28./7. til Norrköping. — Freja, Nielsen, ank. Räsö 1./8. — Hertha, Rasmussen, ank. South Alloa 30./7.

Sejlskibe.

Æra. Hamlet, Rasmussen, ank. St. Johns (Newfoundland) 31./7. — Kiara, Christensen, ank. Cherbourg 31./7. — Salus, Jensen, ank. Nantes 1./8. — Neptun, Jensen, ank. Sundsvall 31./7. — Aron, Hansen, ank. Pillau 1./8. — Emilie, Friis, ank. Stege 1./8. — Martha, Madsen, ank. Porsgrund 1./8. — Immanuel, Bager, ank. Reval 31./7. — Agnes, Christensen, ank. South Alloa 31./7. — Fredensborg, Kisby, ank. Fowey 1./8. — Genius, Bostrup, ank. Par 1./8. — C. M. Petersen, ank. Egersund 31./7. — Gloria, Fabricius, ank. Vest Wemys 1./8. — Erik Kirstine, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 31./7. — Frem, Haagenen, ank. Tenit 30./7. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 30./7. — Abba, Petersen, ank. Karlshamn 31./7. — J. Kofoed, afg. St. Ybes 30./7. til Wina f. O. — Kodan, afg. Santos 30./7. til Barbados. — Saga, pass. Beachy Head 29./7. — Norden, Rasmussen, ank. Bordeaux 30./7. — Viking, Weber, ank. Leith 31./7. — Mette, Andersen, ank. Dysart 31./7.

INDHOLD:

Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 4. August 1908. — Betaling for Skibshesigtelser. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Gensidig Livsforsikring

og

Gensidig Løsøreforsikring

for Officerer i Dampskibe.

En Undersøgelse, som undertegnede Foreningers Bestyrelser har foretaget vedrørende ovennævnte Foreningers Forhold, har udvist, at de ikke er i Stand til at opfylde deres Forpligtelser. I hvilket Omfang der kan skaffes Dækning for de hidtil anmeldte Krav for Tab af Løsøre og Udbetalinger i Anledning af Dødsfald vil senere blive bekendtgjort. Restancer bedes indsendt til en af de nedennævnte Foreninger.

»Den alm. danske Skibsførerforening af 1874«

»Dansk Navigatorforening« »Dansk Styrmandsforening«

»Maskinmesterforeningen«

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 2622.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

De Herrer Kaptajner

provierter altid bedst og billigst i

G. W. Møllers Skibsprovianteringsforretninger Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prislister 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.

Bogø Navigationsskole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.

Postadresse: Stubbeboing.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

flytter i Løbet af Sommeren til Ny Toldbodgade Nr. 3, Hj. af St. Annæ Plads, hvor der indrettes tidsvarende Lokaler til Skole, Betjening samt Beboelse for Bestyreren og et begrænset Antal Elever. Skolens nuværende Adresse er Holmens Kanal 18. Telf. 19641.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Skibsproviantering

N. I. Pedersen's Eftflg.
(Rudolph Andersen.)
Esbjerg.

Borgergade 74, Hj. af Jyllandsgade

Telefon 20.

Billigste Priser. Bedste Betjening.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger

Havarieexpert.

Kontor: Holstelsngade 16, Ø.

Telf. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets Kort.

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftfl.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retsninger
(sp. Søsager).

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.

Telegr. Adr. „Mehren“.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Ångare till Salu.

Passagerare-, Last- och
Bogsarbåtar säljes och köpes.
Begär och sänd uppgifter.
M. Ohlsson, Gråbrödersgatan
13, Malmö.

Skibsfører Sigurdens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat



er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 27, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdson, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

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 Avanco“.

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler, og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 300 Tons Egenvægt.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablisement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1037. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale **Kompasser** komplet, sidste Model.

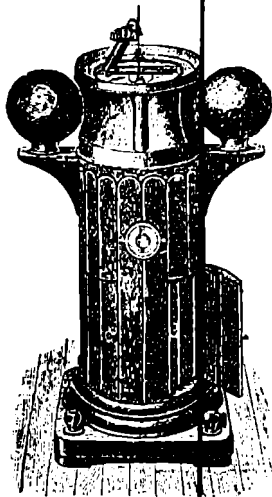
Kompasser afegetfabrikt, komplet efter Lord Kelvins Princip.

Aim. Kompasser Motorfartøjskompasser Baadskompasser m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jærn- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Azimut- og Pejlinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale Lodde- og Loggemaskiner, Cherub A I og Mark II, Neptun Log.

Sekstanter og Oktanter Barometre enk. og dobb. Kikkerter m. m. Reparationer udføres.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLOBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIC BRØNNUM**
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Skoleskibet „Viking“.

„Viking“ ventes at ville tiltræde sin 2. Rejse i Begyndelsen af November d. A. og at have Plads for c. 20 nye Elever. Formularer og Blanketter til Ansøgning og Attester udleveres paa Aktieselskabets Kontor, Toldbodvej 6, K., Kl. 10—4, hvor ligeledes al anden Oplysning kan erholdes.

Bestyrelsen.

De eneste ægte Bitumastic Præparater

Willes Dove & Co., Newcastle,

hvor forlanges anvendt ved enhver Nybygning el. Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syre i Skibe.

Forlaug nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne i Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „**Bitumastic**“.

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, dissesendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Melbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgeter Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

„Dansk Søfartstidende“

hvor 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 Postvæsets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Fredag den 7. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Rødningskrandse og Rødningsbæltter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
 er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

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.

Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Værcinærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
--	--	---

Rahjtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

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.: „Vanhaaret“
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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 Havneingeniøren. Kontor.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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 Stræde 34 Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Fraas hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Cadenius & Grahn
 Kotka,
 Shipbrokers,
 Steamships- & Forwarding-Agents
 Etabl. 1881.
 Telegrams: Cadenius, Kotka.

W. Coops Skibshandel
 Vejle.
 Al Slags Proviant til Udførsel.
 Lager af alle Skibsrekvisitter.

Emil Starck
 Skibsmægler.
Åbo. Finland.
 Telegr.-adr. „Starcken“.



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.

C. P. Schweiglers
 Skibsbageri.
 Dyrkarken Nr. 33, Aarhus
 anbefales.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
 Patent Tidglas. Saltmaalere
 Sextanter og Oktanter.
 Barometre, * Thermometre.
 Manometre, Indicatorer.
 Tegnebestikker Parallelinealer
 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 callancerede
 Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
 St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskuð ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
 Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
 pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
 Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler
 i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

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 Uetøj og til Ildslukning
 „Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre. — „Hansa“ Lossehjul.
 „Lloyd“ Riste, — Spll. — Styremaskiner, — Pumper etc.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørger.

Aalborg **Akvavitter.**
 A. Brøndum & Søn

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af For-
 bindelse 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“

Motoren „Gideon“ er bevilg den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
 Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{7/1008}, afsagt den 30te Juli 1908. A/S. Dampskibsselskabet »Turisten« mod Dansk-Svensk Dampskibsselskab.

Efter en Del Forhandlinger om Startningen af et nyt Dampskibsselskab, og efter at en af de Interesserede — Johs. Thomas — havde indledet Underhandlinger med Citantfirmaet A/S. Dampskibsselskabet Turisten om Køb af dettes Damper »Prins Hamlet«, konstitueredes det indstævnte Selskab »Dansk-Svensk Dampskibsselskab« paa et Møde d. 30. Maj d. A., paa hvilket Møde der valgtes en Bestyrelse og vedtoges, at 2 af dennes Medlemmer, Johs. Thomas og E. V. Olsen, skulde tegne Selskabet. Da Citanterne havde forlangt et skriftligt Tilbud, indsendte de 2 nævnte Medlemmer af det indstævnte Selskabs Bestyrelse til Citanterne under 1. Juni d. A. paa et Stykke Brevpapir, der foroven var paa trykt Selskabets Navn, et saalydende Brev:

»Til Bestyrelsen for A/S. »Turisten«.

Efter Aftale sender jeg Dem herved et Tilbud om Køb af Deres Dampskib »Prins Hamlet« paa følgende Betingelser: Købesum 22,000 Kr. Udbetaler straks 8,000 Kr., 1ste Juli 1908 3,000 Kr., September 1908 4,000 Kr., alt med betryggende Garanti. De resterende 7,000 Kr. betales i Løbet af et Aar, som Sikkerhed for samme 7,000 Kr. faaes en 1ste Prioritet i Skibet.

Imødesende Deres ærede Svar, etc.

Paa denne Skrivelse indløb fra A/S. Turisten en den 2. Juni dateret Svarkrivelse saalydende:

Herrer Dansk-Svensk Dampskibsselskab.

I Besiddelse af Deres ærede af 1. ds. tillader vi os herved at meddele Dem, at vi i Dag har forelagt Bestyrelsen for A/S. Dampskibsselskabet »Turisten« Deres Tilbud om Købet af Dampskibet »Prins Hamlet«. Om endskønt vi linder den tilbudte Pris temmelig lav, vil vi dog i Betragtning af de Reparationer, som vil være at udføre paa Hjul og Skovle, acceptere Deres Tilbud. Vi betragter derefter Salget som værende i Orden imod en Købesum af:

Kr. 22,000 — er To-og-Tyve-Tusinde Kroner — hvoraf De straks betaler Kr. 8,000 kontant. Derefter betaler De Kr. 3,000 kontant d. 1ste Juli 1908 og Kr. 4,000 kontant d. 1ste September 1908, imod betryggende Garanti. De resterende Kr. 7,000 vil vi lade blive staaende i Skibet imod Betaling over et Aar, regnet fra Overtagelsesdagen. Som Sikkerhed for de udestaaende Beløb giver De A/S. Dampskibsselskabet »Turisten« 1ste Prioritets Panteret i Skibet. For de nærmere Formaliteter ved Salget beder vi Dem henvende Dem til Bestyrelsens Formand, Hr. Overretssagfører Axel Olsen, Amagerlorv Nr. 5.

Denne Akseptskrivelse er modtaget af et Medlem af det indstævnte Selskabs Bestyrelse og i hvert Tilfælde gennemlæst af Johs. Thomas og E. V. Olsen, uden at der fra Selskabets eller nogen af Bestyrelsens Medlemmers Side er gjort nogen Art af Indvendinger mod Skrivelsens Indhold. Tværtimod maa det betragtes som oplyst, at der fra Bestyrelsens Medlemmers Side er optraadt, som om Købet var i Orden, blot at man søgte lidt Udsættelse med Betalingen af det straks forfaldne første Afdrag paa Købesummen.

Da hverken dette første Afdrag paa 8,000 Kr. eller de den 1ste Juli forfaldne 3,000 Kr. er betalt, har Citanterne ved Stævning af 10. Juli d. A. paastaet de Indstævnte dømt til at betale disse Afdrag med ialt 11,000 Kr. tilligemed Renter af de 8,000 Kr. fra d. 2. Juni og af de 3,000 Kr. fra d. 1. Juli d. A., samt Sagens Omkostninger, hvorhos de har paastaet de Indstævnte dømt til under en af Retten fasisat daglig Mulkt til dem at udstede en Panteobligation, stor Kr. 7,000 med 1. Prioritets Pan-

teret i Dampskibet »Prins Hamlet«, alt mod at den nævnte Damper stilles til de Indstævntes Disposition.

De Indstævnte har næst at hævde, at den fornævnte Underskrift paa Købstilbudet ikke kunde forpligte det indstævnte Selskab — en Indsigelse, der maa betragtes som ganske grundløs — og at Akseptskrivelsen ikke er kommen rette Vedkommende i Hænde — en Indsigelse, der efter det oplyste maa betragtes som ligesaa grundløs — gjort gældende, at de Forhandlinger, der var ført, stadig har haft til Forudsætning, at Skibet af Polititilsynet med Dampfartøjer fik Tilladelse til at sejle med Passagerer i udvidet Fart, nemlig udenfor Strækningen Dragør, Helsingør, til Kjøge og eventuelt til Höganäs. De gør gældende, at de senere har erfaret, at en saadan Tilladelse ikke vil kunne opnaas, og de hævder, at deres Tilbud dermed maa betragtes som bortfaldet.

Da det imidlertid ikke efter det foreliggende kan antages, at Handelen virkelig har været knyttet til en saadan Forudsætning, da det havde været de Indstævntes Sag at undersøge Skibet, inden de indgav deres Tilbud, og da det efter det herunder Sagen oplyste maa antages, at Skibet vil kunne faa Tilladelse til at sejle i saadan Fart, som af de Indstævnte tilsigtet, naar dets Skrog (med en Bekostning af mellem 3,000 og 4,000 Kr.) forstærkes noget, vil der ikke kunne tages Hensyn til, hvad de Indstævnte i saa Henseende gør gældende.

De Indstævnte har sluttelig henvist til nogle Uoverensstemmelser imellem Tilbud og Aksept, men da de imidlertid som tidligere nævnt har undladt at gøre Indsigelser i Anledning af disse Uoverensstemmelser, og da derhos disse er af en saadan Art, at de kun kan betragtes som nøjere Udformning af, hvad der allerede laa i Tilbudet, kan der heller ikke paa de nævnte Uoverensstemmelser baseres Frifindelse for de Indstævnte.

De Indstævnte findes herefter at maatte anses som bundne ved disse Tilbud i Forbindelse med den modtagne Akseptskrivelse, og der vil være at give Dom efter Citanternes Paastand, dog saaledes at der kun kan tilkendes Citanterne Rente fra Stævningens Dato, og saaledes, at Sagens Omkostninger bestemmes til 200 Kr.

Dom i S. S. Nr. ^{7/1008}, afsagt den 29de Juli 1908. C. G. Carlström i Helsingborg som Reder for Skonnerten »Svea & Dana« mod Firmaet Viggo O. P. Hammer & Søn.

Efterat Indstævnte, Firmaet Viggo O. P. Hammer & Søn ved dets Indehaver A. O. Hammer, ved Sluttedel af 2. Juni 1905, i Karhula i Finland havde købt en Ladning Trævarer, bestaaende af c. 40 Standard usortet Fyr med højst 10 pCt. blaåt og 18 Standard blaa Fyr, afsluttedes den under 20. Oktbr. s. A. Certeparti med Citauten, Skibsreder C. G. Carlström i Helsingborg, i Følge hvilket Skonnerten »Svea & Dana«, som var beregnet til at laste c. 70 Standard, skulde føre Ladningen fra Kotka til Kjøbenhavn. Skonnerten gik derpaa til Kotka og indtog en Ladning Trælast, der kom til at bestaa dels af c. 37 Standard blanke Fyrrebrædder og dels af c. 37 Standard blaa Brædder. Af de blaa Fyrrebrædder indladedes c. 18 Standard paa Dækket, medens Resten blev stuvet i Rummet sammen med det blanke Træ. Den 16. November var Skonnerten lastet i Kotka, men afgik paa Grund af daarligt Vejr først d. 30. s. M. Paa Vejen fik Skibet Storm, sprang læk og søgte derfor Nødhavn i Sörnäs i Finland, hvor det indkom d. 16. December, og hvor det lossede Dækslasten, for at Besigtelsesmændene kunde komme til at syne Skibet. Der afholdtes en retslig Besigtelse d. 23. December 1905, hvorved det konstateredes, at Skibet havde lidt en Del Skade. Synsmændene erklærede det nødvendigt, inden Dækslasten atter indtoges, at

overhale, lætte og hege Skibets Skrog, og de anbefalede, at Farløjet blev liggende i Sörnäs til Foraaret paa Grund af de Vanskeligheder, der var forbundet med at foretage Reparationen ved Vintertid. Da Skonnerten kom ind til Sörnäs, var der c. 3 Fod Vand i Lasten, og ligeledes senere maatte der nu og da pumpes noget.

»Svea & Dana« blev saa liggende i Sörnäs Vinteren over, Rumlasten blev om Bord i Skibet, og Kaptajnen rejste hjem til Sverig. Der var Vagtmand om Bord, og for at skaffe Lufttilførsel blev Lugerne holdt aabne.

I Begyndelsen af den paafølgende Maj Maaned ankom »Svea & Dana« til Kjøbenhavn, hvor imidlertid Indstævnte nægtede at betale den Del af Fragten, som ikke var erlagt forskudsvis, idet han paaberaabte sig, at Rumlasten var stærkt forringet, ligesom han ogsaa vægrede sig ved at betale et Beløb af 135 Kr. for 3 Overliggedage, forarsaget ved Optagelsen af et efter Rekvisition af Indstævnte optaget Skøn over Rumlasten.

I Rekvisitionen angaves Rumlasten at være indladet blank, og Mændene anmodedes paa Grundlag heraf om at bedømme Skadens Størrelse.

Besigtelsen fandt Sted i Overværelse af Skibets Fører, og Besigtelsesmændene fandt Rumlasten gennemgaaende blaa og tildels svampet; de anslog Skaden til Lstr. 2 pr. Standard.

Medens Citanten under nærværende Sag har paastaaet Indstævnte dømt til at betale 1) som Restfragt Kr. 1,270.14 og 2) 135 Kr. for 3 Oevrliggedage á 45 Kr. til sammen Kr. 1,405.14, med Renter og Sagens Omkostninger, har Indstævnte dels paastaaet sig frifundet, dels under en Kontrasag indtalt et Erstatningsbeløb paa Forskellen imellem 112 Lstr. (Beskadigelsen paa Rumlastens 56 Standard regnet til Lstr. 2 pr. Standard) og de af Citanten fordrede Kr. 1,270.14; denne Forskel med Renter og Sagens Omkostninger.

Kontracitanten har som det erstatningsforpligtende Moment navnlig paaberaabt sig, at Skonnertens Fører ikke i Sörnäs har ladet Rumlasten opløse, og at han saaledes ikke paa rette Maade har varetaget Modtagerens Interesse. Det maa betragtes som oplyst under Sagen, at Kaptajnen dels har raadført sig med andre i Sörnäs om Betimeligheden af at lade Rumlasten blive i Skibet, dels at han hurtigt efter Ankomsten til Sörnäs rejste til Helsingborg, hvor han raadførte sig med Rederen, samt at denne tog her til Byen for at tale med Indstævnte om Sagen.

Det maa betragtes som givet, at der har fundet en telefonisk Samtale Sted med Indstævnte. Citanterne hævder, at denne gav udtrykkelig Samtykke til Lastens Forblivende i Rummet, men selv om dette ikke mod Indstævntes Benægtelse kan anses bevist, maa der i al Fald gaas ud fra, at han har faaet Besked om Forholdet, og at han ikke har forlangt en Udlosning eller gjort Skridt til at lade Lastens Tilstand nærmere undersøge for at kunne træffe den fornødne Bestemmelse.

Citanten har af forskellige Grunde protesteret mod, at der tillægges Skønnet Betydning, og der maa gives ham Medhold i, at Skønforretningen lider af væsentlige Mangler; dels er navnlig Skaden beregnet paa Basis af den ganske fejlagtige Angivelse, at hele Rumlasten havde været blank ved Indladningen, dels er der ikke, som i Sølovens § 148 forudsat, affordret Skønsmændene en Udtalelse om Aarsagen til Skaden. Selv om imidlertid den paagældende Skønforretning fyldestgjorde Fordringerne i Sølovens § 148, skønner Retten, efter hvad der er oplyst, ikke, at Citanten kunde blive pligtig at erstatte den Skade paa Rumlasten, som maatte være sket i Tiden mellem Indladningen i Karhula og Afleveringen her i Byen.

Det er givet, at denne Skades egentlige Aarsag dels maa søges i Varens egen Beskaffenhed ved Indladningen, dels den Skibet overgaaede Søskade i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet derved nødtes til at søge Nødhavn. Det eneste Spørgsmaal, hvorom der kan være Tvivl i nærværende Sag er Spørgsmaalet, om Skibets Fø-

rer har paadraget sig og Rederen Ansvar ved ikke at forsøge at afværge eller formindske Skaden ved at opløse Rumlasten.

Da han imidlertid har givet Ladningsejeren Lejlighed til at træffe de fornødne Dispositioner, og da det har maattet stille sig som højst tvivlsomt for ham, om Rumlasten vilde vinde ved at ligge opløst en Vinter over paa Land, eller i hvert Tilfælde, om den vilde vinde saameget, at Udgifterne ved en Oplosning ikke vilde overstige Fordelene, findes Føreren at have foretaget, hvad der med Rette under de givne Omstændigheder kunde forlanges af ham.

Kontracitanten vil derfor være at dømme efter Hovedcitantens Paasland, saaledes at han ogsaa vil have at udrede Beløbet 135 Kr. for de 3 Overliggedage med Renter 5 pCt. fra Stævningens Dato. I Kontrasagen bliver Hovedcitanten at frifinde. Begge Sagers Omkostninger lindes at burde hævnes.

Kjøbenhavn, d. 7. August 1908.

Turbiner og Lastbaade. Omkring Midten af indeværende Maaned vil, i Følge »Shipp. Gaz.«, en ny Damper, til hvilken der knytter sig en ganske særlig Interesse, blive sat i Vandet i Dumbarton. Skibet, der er paa c. 8,000 Tons, vil blive forsynet med tre Skrueer og med Tregangs Ekspansionsmaskiner i Forbindelse med en Turbinemaskine. De to Skrueer udenfor Diametralplanet vil blive drevet af Stempelmaskiner af den sædvanlige Type, og fra disse Maskiner vil Dampen passere over i en Turbinemaskine, som driver den midtskibs Skrue.

Damperen, der bygges for Regning New Zealand Shipping Company, er en Lastbaad, som særlig er bestemt til Transport af frossent Kød. Den er bestemt til at gøre en Fart af c. 13 Knob og vil i Slutningen af Oktober blive indsat paa sin ordinære Route, fra London via Kap det gode Haab til New Zealand og tilbage via Kap Horn.

New Zealand Shipping Company anvendte for en Aarrække siden Enkeltkrue-Dampere med et betydeligt Sejlareal, som navnlig kom til Nytte i Sydhavet og paa Rejsen til Kap Horn. I de senere Aar er imidlertid Ræer og Sejl praktisk talt forsvundet, medens Dobbeltkrue-Systemet er traadt i Stedet, og med sin sidste Nybygning er Selskabet altsaa aller kommet fuldt paa Højde med sin Tids tekniske Fremskridt eller maaske rettere et lille Skridt foran, idet det har taget Turbinemaskinen i Lastbaadens Tjeneste.

En Bjergningskongres. Til »Berl. Lokalanz.« telegraferes fra Køl: Den hollandske Regering har rettet en Henvendelse til de Stater, med hvilke den endnu ikke har nogen Overenskomst om Bjergning af Skibe og Strandingsgods, med Opfordring til at afholde en Konference til Afslutning af en Overenskomst om dette Spørgsmaal. De Stater, om hvilke det drejer sig, er Sverig, Norge, Danmark og Tyskland.

Skibsfarten paa La Plata. Hamburg, d. 3. August. (Ritz. Bur.). Alle tyske og engelske Rederier, der deltager i Farten paa La Plata, har afsluttet en Overenskomst angaaende Gennemførelse af Minimalrater.

Kaptajn A. G. Thomsen.



Den 4. ds. havde Føreren af Dampskibet »C. F. Tietgen«, Kaptajn A. G. Thomsen, tilendebragt sin 300de Rejse over Atlanterhavet, omfattende et Tidsrum af 27 Aar. Ved en Deputation bestaaende af Kaptajnerne *Hempel*, *Gundel*, Mønstringsbestyrer *Glahn* og Kobbersmedemester *Adrian*, repræsenterende en Kreds af Kolleger, Venner og Mænd i forskellige Stillinger, som har staaet Jubilaren nær, overrakte der ham et pragtfuldt Sølv Kaffe- og Theservice, ledsaget af en kaligraferet Lykønskingsadresse med Deltagerens Navne.

Efter de første tilbagelagte 100 Rejser, som fandt Sted under Thingvalla Selskabet, hædrede Selskabet Kaptajn Thomsen ved en stor Fest, som afholdtes paa Hotel d'Angleterre, hvor Jubilaren førtes til Bords af afdøde Gehejmeetsraad Tietgen.

Fragtmarkedet.

Da vi forrige Gang skrev vor Oversigt, var der Tegnet til Stede paa, at Sortehavsmarkedet vilde bedre sig, men paa Grund af uforudsete Naturbegivenheder, nemlig ualmindelig heftige Regnskyl i Sydrusland blev der pludseligt lagt Hindringer i Vejen for Korntilførslerne, saa at Begæret efter prompt Tonnage ganske hørte op, hvilket har været en slem Streg i Regningen for mange Skibe, som var sluttet den Vej ned med Kul netop for at faa Last tilbage fra Sortehavet. Selvfølgelig er det gaaet ud over Returfragterne, ikke alene fra Sortehavet, men ogsaa fra Azoff, Donauen og Middelhavet, thi disse Markeder var oversvømmet med prompt Tonnage, som var villig til at tage næsten hvad som helst, der tilbød sig, og der er tabt og vil tabes kolossale Beløb paa disse Rundrejser. Direkte berører Forholdene ikke dansk Tonnage, da der, saa vidt vi véd, ingen danske Dampere er i Sortehavet for Øjeblikket, men indirekte skader det Markedet i sin Helhed, at Sortehavet nu paa denne vigtige Aarstid faar et saadant pludseligt Knæk. Man faar trøste sig med og haabe paa, at September saa maa blive saa meget bedre. Efter Kulfragterne nedefter at dømme synes i

det mindste Rederne at vente sig noget saadant, thi Raterne til Middelhavet har fremdeles været nedadgaende, endskønt de i Forvejen var uhyggelig langt nede, og vi ser f. Eks. Befragtninger fra Cardiff helt ned til 4/6 Genua, Frcs. 6 à 6 $\frac{1}{4}$ Marseille, 6/3 Barcelona. Desuden er Ekspeditionerne paa Kulpladserne (ogsaa Østkysten) daarlige. I det hele taget er Situationen paa Fragtmarkedet, naar Aarstiden lages i Betragtning saa slet, som vi ikke tidligere erindrer den, thi der er faktisk ingen Lyspunkter i Øjeblikket, hverken i Øst, Vest, Syd eller Nord. Helt udelukket er det dog ikke, at der kan komme mere Liv i Tingene og dermed nogen Opgang i Fragterne i næste Maaned; endnu maa man ikke opgive Haabet, og det bliver vistnok nærmest La Plata, Sortehavet og Østersøen, som man maa se hen til. For La Plata Fragternes Vedkommende har Rederne nu dannet deres »Combine« med Minimumsrater, og en stor Fordel er det, at de regelmæssige Linier har givet dem deres Støtte, men det maa nu vise sig i Praksis, om denne Sammenslutning kan staa sin Prøve. Foreløbig er Minimalraten fra San Lorenzo Grænsen pr. August paa »aabent Charter« sat til 12/ à 13/, alt efter Størrelsen, 1/6 mindre fra de lavere Havne, medens Turbaadene skal have Lov til at akceptere 1/ mindre til de direkte Havne. Der opgives, at mindst 75 pCt. af den Tonnage, som er ledig fra La Plata pr. August, har sluttet sig til »Ringens«.

Det østlige Marked er næsten ganske livløst. Der har i Ugens Løb kun været sluttet en enkelt Damper til 8/ fra Kurrachee til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet og en anden til 7/ paa »nett-terms« til Tynen, samt 11/3 for Ris Rangoon/Aleksandria, alt pr. August.

Sortehavet. Azoff etc. har kun taget faa Baade paa Grund af forannævnte Forhold. Odessa og Nikolajeff vil næppe komme i Markedet igen før end for ultimo August Lastning, men Sulina har sluttet en Del prompte Baade paa Basis af 6/ L. H. A. R. Azoff har sluttet lidt til 7/6 à 7/9 udsøgt Havn. Donauen er livløs. For Erts fra Poti blev der betalt 8/ Rotterdam, 9/ Antwerpen eller Garston, og for Salt fra Sakki 8/ til Newfairwater.

Middelhavet er overbebyrdet med Tonnage, og Raterne er overordentlig lave. Fra Smyrna betaltes 7/ til London, Hull eller Leith. Ertsfragterne er lave. Der betaltes 6/3 Karthagena/Rotterdam (5,800), Frcs. 14 $\frac{1}{2}$ Cagliari og Carloforte/Antwerpen (2,700), begge paa »full terms«. Bilbao er uforandret paa Basis af 3/1 $\frac{1}{2}$ à 3/3 Cardiff, 3/10 $\frac{1}{2}$ Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika har forbavsende lidt at hyde paa, og Fragterne er meget tarvelige. Fra Golven kan kun faas 7/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. prompt, 9/9 pr. Oktober/November. Tømmerfragter findes næsten ikke. En Damper paa 850 Stds. pr. August sluttedes fra Mobile til 72/6 Dundee og Kings Lynn. For Korn fra New York eller Baltimore er gentaget 1/6 til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 2/1 $\frac{1}{2}$ Basis én Lossehavn i Middelhavet. Fra Montreal sluttedes der henholdsvis til 2/ og 2/3 à 2/6. Plankefragter fra Kanada er paa det nærmeste uforandret, men der synes at komme mere Efterspørgsel efter Tonnage.

La Plata Markedet har vist en lidt bedre Tendens, men grundet paa Helligdage effektueredes der kun ganske faa Forretninger. De sidste Befragtninger fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet var til 11/6, men der holdes nu pr. August paa de vedtagne Minimalrater. Fra Bahia Blanca blev sidst betalt 10/6 pr. August, som er den vedtagne Minimalfragt.

Østersømarkedet lader stadig vente paa sig med Bedringen, og den nuværende Tilstand kan ikke betegnes som anderledes end i høj Grad utilfredsstillende. Fragterne er nede paa et saadant Lavmaal, at der skal ganske særligt Held til at faa noget Overskud. I Nordfinland har Ekspeditionerne tilmed været meget slette. Fra St. Petersburg menes der i næste Maaned at ville fremkomme en Del Korn til Eksport, og det vilde i høj

Grad være ønskeligt, om dette virkelig vilde blive Tilfældet. Desuden ventes der endnu en Mængde Træ fra St. Petersburg, og det kan godt se ud til, at det er den Kant, hvorfra den saa længselsfuldt ventede Bedring skal komme. Man har før set, at Petersburg har været den toneangivende for en Opgang. Imidlertid holder Raten sig for Korn pr. prompt paa $1/4$ à $1/0^{3/4}$. Hvedebasis London eller Rotterdam, og for Props til Østkyst Kulhavn kan faas 22/6 pr. indtagen Favn. Riga, Libau og Windau er flove paa Basis af forrige Uges Noteringer. Fra Windau betales 35 Mark pr. Favn à 343 Kbf. Kortprops til Emden eller Rotterdam, 6/4 $\frac{1}{2}$ pr. Load Sveller til London, og Hfl. 13 pr. Tylt Kappbjælker noteres til Dordrecht. De tyske Pladser har yderst lidt at byde paa. For Sveller fra Memel til London noteres 5/9. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi; 24/ D/B. 200 Boards Kemi/Kings Lynn (500), 20/ D/B. og Floorings Gelle/London (900), 28/ D/B. B. Piteå/Manchester (575), 24/ D/B. B. Søderhamn/Boston (300), Frcs. 64 D/B. B. Hernösand/Palma, Mahon og Sevilla (580).

Kulfrakterne ligger igen svagere til Middelhavet, ligeledes til Sydamerika, og for Østens Vedkommende er de uforandret lave, da Udbudet af Tonnage er overordentlig stort. Fra Østkysten er der sidst sluttet til 3/3 à 3/4 $\frac{1}{2}$ Kronstadt, 4/3 à 4/6 Stockholm, 4/ à 4/1 $\frac{1}{2}$ Gelle, 3/4 $\frac{1}{2}$ à 3/6 Swinemünde, 4/ Forth/Kiel (2,000), 3/6 Tyne eller Sunderland/Pillau (2,000), 3/9 West Hartlepool/Memel (1,500), 4/7 $\frac{1}{2}$ Leih/Odense (700), 4/3 Forth/Helsingør (1,000), 3/3 à 3/4 $\frac{1}{2}$ Tyne/Hamburg, 4/9 Lissabon (3,000), 4/10 $\frac{1}{2}$ à 5/ Genua eller Savona (handy), 6/ Palermo (2,500), 5/3 Marseille (3,500), 5/ Aleksandria (3,600). Fra Cardiff sluttedes der bl. a. til 3/7 $\frac{1}{2}$ Kronstadt (5,000), 4/ Frederikshavn (1,200), Frcs. 4,50 St. Nazaire (1,700), 4/6 Lissabon (2,200), 6/3 Barcelona (2,600), 4/6 à 5/ Genua eller Savona (3,800), 6 Frcs. Marseille (3,700), 4/ Malta (3,000), 12/3 à 12/6 La Plata.

Havarier og Forlis.

Elisabeth, Galense af Glücksburg, kom d. 30. f. M. paa Rejse fra Lysekil til Kiel med Sten paa Grund paa Sprogø Østrev, men kom med Assistance af Bjergningsdamperen »Helsingør« atter flot og blev slæbt ind til Korsør Havn i ubeskadiget Stand; Skibet har maattet kaste 10 Tons af Ladningen.

Simone, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 2. ds. paa Gund ved Wihorg, Finland, men kom atter flot med Assistance og blev i Læk Tilstand indbragt til Trångsund; Skibet bliver bragt til Helsingfors for Reparation.

Alliance, Skonnert af Lysekil, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Lübeck til Göteborg med en Ladning Gødningssalt, paa Grund paa Sydenden af Amager.

Amelia, Skonnert af Lemvig, har paa Rejsen fra Esbjerg til Island med Salt og Tønder, i Nordsøen i en stærk Storm mistet Fokkemasten. Skibet indkom d. 2. ds. til Thyborøn, hvorfra det senere afgik til Lemvig for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Mørstøl Stålskibsbyggeri & Reparationsværft satte Fredag d. 31. Juli sin Nybygning Nr. 9 i Vandet. Skibet er en tremastet fore and aft Motorskonnert, bygget for Fabrikant Jan H. Fasmer i Bergen. Skibet maaler 204 Brutto Tons, 161 Netto Tons og laster 370 Tons d. W. paa Board of Trade Fribord. Det er forsynet med en Dobbeltbunds-Vandtank i hele Skibets Længde samt med Agterpeaktank og to Hjælpekræver, hver drevet af sin 25 HK. Motor. Paa Dækket findes 2 store Luger, og ved hver

af disse er anbragt et motordrevet Lossespil. I et Hus paa Dækket findes en 4 HK. Spilmotor og Tankpumpen. Skibets Fører bliver Kapt. Th. Christensen, der under Bygningen har været Redørens Tilsynshavende.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 6./8.). Adolph Andersen, Schubert, afg. Petersburg 4./8. til Rotterdam. — Alexandra, ank. Salonica 5./8. — Algarve, Borries, ank. Petersburg 1./8. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 4./8. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Antwerpen 5./8. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. Havre 5./8. til Tunis. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 31./7. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Genua 5./8. — Aurora, Fischer, pass. Holtenua 3./8. for Rouen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 30./7. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 5./8. for Kartagena. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 4./8. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Algeiras 5./8. til Cadiz. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 2./8. — Dagmar, Bogvad, ank. Havre 3./8. — Donro, Mortensen, afg. Lissabon 31./7. hertil. — Esbjerg, Struive, afg. herfra 4./8. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 28./7. — Frederik, Thomsen, ank. London 3./8. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 27./7. — Georgios I, Sorensen, afg. herfra 5./8. til Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28./7. — Hengest, Munch, afg. herfra 4./8. til Riga. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 5./8. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 31./7. til Nica. — Jolantha, Simonsen, ank. Libau 4./8. — Kasan, Hansen, pass. Holtenua 4./8. for Libau. — Karin, Rüberg, afg. Kjøge 6./8. for Runcorn. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 15./7. — Kiew, Jorgensen, ank. hertil 4./8. — Kursk, Gommessen, afg. herfra 4./8. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 5./8. hertil. — Loire, Craignou, ank. Petersburg 1./8. — Louise, Kruse, ank. Antwerpen 1./8. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 23./7. oplagt. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Riga 1./8. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 5./8. — Moskø, Meldahl, afg. Antwerpen 4./8. til Aalborg. — Nicolai III, Kaas, pass. Gibraltar 30./7. for Havre. — Nordjylland, Krugh, pass. Holtenua 4./8. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 3./8. — Omsk, Jonsen, ank. Libau 30./7. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 23./6. oplagt. — Perm, Christensen, ank. London 5./8. — Pregel, Harder, ank. hertil 3./8. — Saga, Wiberg, ank. hertil 4./8. — Saxo, Larsen, ank. hertil 6./8. — Seine, Damp, afg. herfra 31./7. til Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. New York 5./8. — Tiber, Beck, ank. hertil 30./7. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 1./8. til New York. — Valdomar, Johnsen, ank. Riga 3./8. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. herfra 4./8. til Reval.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dublin 28./7. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Rotterdam 4./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Pietou 21./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Archangel 1./8. til Zaandam. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Portishead 28./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Newport 31./7. til Bona. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersburg 2./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 4./8. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Kronstadt 28./7. til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, ank. Blyth 5./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Libau 29./7. til Ghent.

Vesterhavet. Nexos, Basse, ank. Råfö 2./8. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 1./8. til Kartagena. — Fylla, Christensen, ank. Gole 1./8. — Cito, Jepsen, pass. Deal 3./8. til Karlishamm. — Hebe, Gregersen, afg. Frederikshavn 1./8. til St. Brioux. — Johanne, Thøgersen, afg. Garston 2./8. til Esbjerg.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Grangemouth 3./8. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 1./8. — Helge, Olsen, afg. Kronstadt 30./7. — Rolf, Olsen, ank. Rotterdam 1./8. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. Blyth 31./7.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Hernösand 5./8. — Helga, Vaaben Hansen, afg. Sundsvall 4./8. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 28./7. — Elna, Rathje, ank. Hernösand 1./8. — Theres, Pedersen, afg. Blyth 4./8. — Simone, Møller, ank. Helsingfors 4./8. — Jeanne, Löffler, afg. Koivusaari 30./7. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 31./7. — Vera, Rise, afg. Neder Kalix 29./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersburg 2./8. — London, Bom, ank. Rotterdam 4./8. — Paris, Tholander, ank. Stettin 4./8. — Bryssel, Kaas, afg. Hull 29./7. til Riga.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Newcastle on Tyne 5./8. — Wien, Boeck Hansen, ank. West Hartlepool 30./7. — Roma, v. Thun, ank. Trångsund 2./8.

Jylland. Ehba, Meinertz, ank. Ostende 3./8. — Ingrid, Winther, ank. Bordeaux 28./7. — Karen, Eriksen, pass. Helsingør 4./8. for Pillau.

(Fortsættes Side 415.)

Paa N.-Siden af Indløbet tændes to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, naar Skibe kan staa ind i Dokken.

Low-water Pier. 76 m N. 19° V. for den i Kortet angivne Plads. Fyr og Taagesignal som angivet i Fyrfortegnelsen.

Queen Alexandra Dok.

Paa N.-Siden af Indløbet. Fire grønne, faste Fyr i Form af Diamant, tændes, naar Skibe kan staa ind i Dokken.

De tre røde, faste Fyr og Taageklokker paa Bate Dok Forlængelse er nedlagt.

1834. Forestaaende Forandring af Fyr. Dunnet Head. Pentland Firth. Skotland N.-Kyst. Ontrent midt i September 1908 forandres Dunnet Head hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser Fire-Blink. Under Forandringen, der begynder i Begyndelsen af August, slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, med mindre Lysevne end det nuværende, tændes. 58° 40' N. Br. 3° 22' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 179).

1835. Forestaaende Forandring af Fyr. Graemsay Island. Hoy Sound. Ørken Øer. Sandside Point røde og hvide, faste Fyr, paa Graemsay Island NØ-Ende, skal forstærkes og Lysvinklerne forandres, saa at Fyret viser rødt Lys fra N. 83° V. til N. 68° V., hvidt Lys fra N. 68° V. til N. 17° V., rødt Lys fra N. 17° V. til N. 2° V., hvidt Lys fra N. 2° V. gennem N. og Ø. til S. 29° Ø. Forandringen er begyndt og antages fuldført i Slutningen af August 1908. 58° 56' N. Br. 3° 16' V. Lgd.

1836. Ny Ledefyr tændt. Stromness. Hoy Sound. Ved Stromness er tændt to nye, røde, faste Ledefyr. Forfyret staa 98 m N. 76° Ø. fra Quillon Flagstaag. Hvidt, 2 m højt Taarn. 58° 57' N. Br. 3° 18' V. Lgd. Bagfyret staa 55 m N. 43° V. fra Forfyret. Hvidt, 3 m højt Taarn. Brændetid: 31te Juli—15de Maj. Holdt overet i N. 43° V. leder de ind i Stromness Havn.

De tidligere røde, faste Ledefyr er nedlagt.

1837. Fortøjtønder udlagt. Glengariff Harbour. Bantry Bay. Irland V.-Kyst. I Glengariff Harbour er Fortøjtønder udlagt saaledes: 558 m S. 25° V. fra Ø-Enden fra Illanureeveen Islet. 115 m og 300 m S. 41° V. fra den førstnævnte Tønde. 660 m S. 6° V. fra Ø-Enden af Illanureeveen Islet. 115 m og 300 m S. 41° V. fra den foregaaende Tønde. 4½ Kbl S. 17° Ø. fra Glengariff Kirkespir, som ligger paa 51° 45' N. Br. 9° 32' V. Lgd.

1838. Vrag. Berehaven. Bantry Bay. Irland. Vraget af Ketch »Bonnie Lass« er sunket paa V.-Siden af Indløbet til Berehaven, 280 m N. 63° Ø. fra Carrigavaddra Baake. En rød Tønde er udlagt tæt Ø. for Vraget. En Klippe eller et Vragstykke med 3 m Vand over ligger tæt ved Vraget, som man skal gaa rigeligt udeom. 51° 39' N. Br. 9° 46' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1839. Tønde inddraget. Petit Berloch. Baie de Lomalo. Port Louis. Frankrig. Den sorte Spidsstønde med Cylinder, der midlertidig var udlagt V. for Taarnet paa Petit Berloch, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1222. Kjøbenhavn 1908).

1840. Oplysning om Tønder. Guadiana. Portugal S.-Kyst. Tønderne paa Guadiana Barre er malet overensstemmende med Washington Konferencens Bestemmelser.

1841. Tænding af Fyr. Cap Blanc. Afrika. Den 1ste September 1908 tændes Cap Blanc Fyr. Det viser hvidt Ei-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 45 m. Synsvidden: 19 Sm. 18 m højt Steentaarn. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr. 20° 47' 24" N. Br. 17° 3' 0" V. Lgd.

1842. Tænding af Fyr. Pointe Causado. Baie du Lévrier. Den 1ste September 1908 tændes et hvidt, fast Fyr paa Pointe Causado. Flammens Højde: 18 m. Synsvidden: 14 Sm. 4 m højt Steentaarn.

1843. Fyrbaake forandret Farve. Stage Harbor. Nantucket Sound. Mas-

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 Bjeløjde 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.

1812. Stormvarsel-Signaler vises atter. Fyrskibet »Horns-Rev«, Nordseesøen. Stormvarsel-Signaler vises atter fra Fyrskibet »Horns-Rev«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 787. Kjøbenhavn 1908).

1813. Lystønden »Nordre-Flint« udlagt. Sundet. Lystønden »Nordre-Flint« er udlagt paa Station.

1814. Fyr tændt. Taars. Laaland V.-Kyst. Store-Bælt. Taars Vinkelfyr er tændt. Det viser fast Lys med To-Formærkelser hver 10 Sek. Lyset er grønt fra e. S. 6° V. til S. 83° V., hvidt fra S. 83° V. gennem V. til N. 87° V., rødt fra N. 87° V. til e. N. 65° V. Flammens Højde: 6 m. Synsvidden: 9 m. 8 Sm og 6 m. Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Lysevnen: 11 Sm, 8 Sm og 6 m. Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 54° 52' 31" N. Br. 11° 2' 5" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125, 157, 160 og 162. Danske Lods. Side 340. Havne-Lods, Side 111. Fyr-Port. Nr. 276). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1178 og 1519. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1815. Grunde fundet og afmærket. Alands Distrikt. Finland. En 1 m Grund, Ahkern Grund, er fundet 1325 m NV. for Suohådan. Ved dens S.-Side er udsat en rød Stage med Kost. 60° 15' N. Br. 21° 4' Ø. Lgd. En 3 m Grund, Pelsen Grund, er fundet 1700 m S. 41° V. fra Koksuan Baake. V. for Grunden er udsat en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 27' N. Br. 19° 56' Ø. Lgd. **1816. Farvand afmærket. Abo og Alands Distrikt. Mellem Abo og Mariehamn fra Dönnarskärs Holme til Svinö, Korpo og Nagu** er afmærket et 3 m Farvand og fra Strömmäs i Gyltviken til den S.-lige Vager Lillvarp et 4 m Farvand, der forstærkes med 2 m fra Strömmäs til Korpo Bro.

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fons, saarlænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarertidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

1817. Farvands afmærket, Helsingfors Distrikt, Finske Bugt. Fra Strømboi Væger med Kryds til den V.-lige Væger ved Korsholmgrund ved Esthans Fjærd er afmærket et 7^a m Farvand og fra sidstnævnte Væger et 5^a m Farvand til Tolkis Løssplads.

1818. Havnearbejder afmærket, Sassnitz, Rügen, Tyskland. Ved Sassnitz Havn forlænges G.-Molen og en ny V.-Mole bygges. Paa G.-Molens Yderende er paa en Mast tændt tre grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Den røde Lystønde, der viser Front, fast Lys flyttes SV., eller, efterhaanden som G.-Molen forlænges. Paa Yderenden af den nye V.-Mole er tændt et rødt, fast Fyr. (Se »Efterretninger to Søfarende« Nr. 1461, Kjøbenhavn 1908).

1818. Fyrskibet »Palmerort« midlertidig ombygget, Greifswalder Bodden. I Slutningen af Juli 1908 ombygtes Fyrskibet »Palmerort« paa ubestemt Tid med en rødnælet Galeasse, mærket »Palmerort«. Den viser to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 11 og 8 m. Synsvinden: 10 Sm. Taagesignal gives med Klokke.

II. Kattegat og Skagerrak.

1820. Sannisevælses. Tansherfjord, Norge. Indtil den 10de August 1908 er Søminer udlagt paa G.-Siden og V.-Siden af Veirland. I hvert Sund er udlagt tre røde Tønder med hvidt Topmærke, og om Natten med hvidt Lanterne. Tønderne ligger i Røding NY og SO., og man skal gaa G. om dem.

1821. Bøjer udlagt midlertidig, Topalsfjorden. I Topalsfjordens Munding er midlertidig udlagt tre hvide Bøjer, hvorfra vises hvide Lanterner. Man skal gaa G. om Bøjerne.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1822. Fyr og Fyrlamper samt Afmærkning forordnet, Norge. Valsholmsker Fyrlampe viser nu Lys med Gruppe-Formørkelser. Lysset er hvidt fra S. 25° V., fri V. om Nøslundet, til S. 36° V., fri G. om Flutaren, grønt derfra til S. 62° V., fri N. om Vidflua og Stahflua, hvidt derfra til S. 66° V., fri S. om Gyltingen, rødt derfra gennem V. og N. til N. 26° G., fri G. om Hestvadfluene og Melua, hvidt derfra til N. 34° G., netop fri V. om Lillefla og Krakkaren, i øvrigt uforordnet.

Mælønsund Fyrlampe er flyttet til G.-Pynten af Gjerholmen. Flammens Højde: 9 m. Den viser Lys med Formørkelser. Lysset er hvidt fra S. 72° V., fri S. om Hattummen, til S. 49° V., fri N. om Kirkholmen, rødt derfra til S. 22° V., fri G. om Økselholmen, hvidt derfra gennem S. til S. 80° G., netop fri S. om Skjærpa og rødt fri N. om Stampen og Sandvikholmene, rødt derfra til N. 50° G., netop fri N. om Skjærpa, hvidt derfra til N. 43° G., klos til Mælønsø. 66° 49' 45" N. Br. 13° 33' 30" G. Lgd.

Bjørneen Fyr viser nu hvidt, fast Lys fra S. 56° G., fri N. om Vaageørne og Barskjærene, til N. 37° G., fri G. om Fjærkvingerne, rødt, fast Lys derfra gennem N. til N. 12° V., fri V. om Kjeiphaen, Ytre Skallen og Ugrunden, hvidt, fast Lys derfra til N. 18° V., fri G. om Glensve, hurtigblinkende hvidt Lys derfra til N. 24° V., fri G. om Æggeløsa, men ikke fri G. om de mellem Æggeløsa og Fyret liggende Grunde, grønt, fast Lys derfra til N. 37° V., ind paa Landdege, i øvrigt uforordnet.

Skagen paa Langtårnen i Aasenleden er borttaget, 64° 2' N. Br., og erstattet med en Jernstang paa Djupbakkindet, 2 Kil S.-ligere.

1823. Sømærker forordnet, Osttrissische Bær, Tyskland. Mellem Nordney og Balthrum er udlagt en rød Spiritonde paa 53° 43' 3" N. Br. 7° 20' 38" G. Lgd., mellem Balthrum og Langneog en rød Spiritonde paa 53° 43' 6" N. Br. 7° 25' 37" G. Lgd., og mellem Langneog og Spiekeroog en sort Spidstønde paa 53° 44' 34" N. Br. 7° 38' 16" G. Lgd.

1824. Vrag. Norderøye. I Norderøye Havn er et Paraf sunket.

1825. Oplysning om Vrag. Elben. Naar Vragfyrskibet ved Danmskibet »Pyrgos« paa Grund af Sprengninger midlertidig maatte hule bort, vises de Signaler, som det ellers viser, fra et af Bjergningsfartøjerne. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1126, Kjøbenhavn 1908).

1826. Fyrskibet »Bremen« indrægtes midlertidig, Sømarer istandsættes, Hoheweg, Wesser. I Begyndelsen af August 1908 indrægtes Fyrskibet »Bremen« midlertidig og Sømarerne ved Hoheweg Fyr sættes midlertidig ud af Virksomhed. **1827. Lystønder udlagt, Wesser.** I den G.-lige Del af Duvrsøgt er Spirtønde Q ombygget med en rød Lys- og Klokketønde Q, der hver 8½ Sek. viser rødt Tre-Blink. Den ligger i 7 m Vand, fra Meyerslede Fyr i S. 80° V., fra Hoheweg Fyr i N. 79° G., og fra Eversund høje Fyr i S. 20° G. 53° 43' 47" N. Br. 8° 21' 49" G. Lgd.

Paa Bremerhaven-Geestområde Red, netop for Kaiserhaven, er Spirtønde C ombygget med en rød Lystønde C, der viser hvidt Tre-Blink hver 8½ Sek. Den ligger i 5½ m Vand, fra Bremerhaven høje Fyr i N. 54° V., fra Geestområde Red-banke i N. 34° V., og fra Brecken Kirkegaard i N. 7° G. 53° 38' 38" N. Br. 8° 32' 39" G. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 685, Kjøbenhavn 1908).

1828. Fyr i Orden, Borkum. Borkum Fyr er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1468, Kjøbenhavn 1908).

1829. Midlertidigt Fyr tændt, IJmuiden, Holland. Ved IJmuiden er det G.-lige Fyr slukket, og det midlertidige Fyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink af 0 Sek., Varighed, tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1409, Kjøbenhavn 1908).

1830. Tænding af Fyr, Goeree. Den 15de August 1908 tændtes Goeree nye Fyr. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink, Blink 0, Sek., Mørke 2, Sek., Blink 0, Sek., Mørke 2, Sek., Blink 0, Sek., Mørke 8, Sek. Flammens Højde: 45 m. Fyrtårnets Højde: 52, m. 51° 49', N. Br. 3° 58' 6" G. Lgd.

Samtidig slukkes det midlertidige, hvide Blinkfyr paa Fyrtårnets NV.-Hjørne (Kort Nr. 119, 131 og 180).

1831. Grund fundet, Kortgene, Zandtreek. En 2^a m Grund er fundet i Zandtreek, 25 m fra Hovedet af kortgene, i Markedet Kortgene Kirkegaard overet med Hovedet. 51° 38' 1" N. Br. 3° 48' 43" G. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1832. Skydeevælses. Dawlish Warren, River Exe, England S.-Kyst. Den 5te, 6te, 7de, 12de 13de og 14de August 1908 fra Kl. 8 Fm. afholdes Skydeevælses over Seon fra Dawlish Warren. Naar der skydes, hejsses rødt Flag paa Kystvagt Stationerne Exmouth, Langstone Cliff, Dawlish og Teignmouth samt fra The Warren, og det er da farligt at nærme sig River Exe inden for 5 Sm. Skiver udlægges mellem 1800 og 3700 m SØ. fra The Warren. The Warren Flagslang: 50° 36', N. Br. 3° 26' V. Lgd.

1833. Oplysning om Fyr, Cardiff Dokker, Bristol Channel, England. Ved Cardiff Dokker vises nu følgende Fyr:

Bute West Dok.
V.-Siden af Indløbs Bassinet. To hvide, faste Fyr i 152 m Afstand fra hinanden. Flammens Højde: 12, m og 14, m. Holdt overet i N. 5° V. leder de tæt G. om Ranne Spit Tønde. 51° 27', N. Br. 3° 9', V. Lgd.

V.-Siden af Indløbet til Bassinet. Et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10, m. Dette Fyr vises, naar Skibe kan staa ind i West Dokken.

G.-Siden af Indløbet til Bassinet. De i Fyrfortegnelsen angivne Fyr. Holdt overet leder de gennem den gravede Reude fra tværs af Taft River til Indløbet til Bute Dok.
Channel Tordok.

sachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrbaaken til Stage Harbor Fyr er malet hvid. 41° 39' 32" N. Br. 69° 59' 3" V. Lgd.

1844. Fyrskibet »Handkerchief« atter udlagt. Nantucket Sound, Massachusetts. Fyrskibet »Handkerchief« Nr. 4 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1423. Kjøbenhavn 1908).

1845. Fyrskibet »Fire Island« atter udlagt. New York. Fyrskibet »Fire Island« Nr. 68 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1426. Kjøbenhavn 1908).

1846. Dybde. Duck Creek Flats. Delaware River. I den gravede Reude over Duck Creek Flats er der kun 8,5 m Vand.

1847. Tønders Betegnelse. Potomac River, Maryland. Den 2den—9de Mid Channel Tønde over Kettle Bottom Shoals i Potomac River er mærket med A—H med sort, i en hvid Stribe.

1848. Taagesignal oprettes. Sandy Point, Chesapeake Bay. Om trent den 1ste August 1908 oprettes Taagesignal ved Sandy Point Fyr. Det gives med en Daboll Trompet, der hver 10 Sek. giver Et-Slød af 3 Sek. Varighed. Naar Trompeten er i Løden, gives Et-Slæg paa Klokke hver 10 Sek. 39° 0' 57" N. Br. 76° 23' 5" V. Lgd.

1849. Fyrskibet »Bush Bluff« atter udlagt. Elizabeth River, Virginia. Fyrskibet »Bush Bluff« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 7 inddraget. Fyrenes Højde er nu 12,5 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1561. Kjøbenhavn 1908).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1850. Dybde. Hillsboro Bay, Tampa Bay, Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Den gravede Reude fra Gadstiens Point over Hillsboro Bay til Tampa Havn er 1/2 Kbl bred med 6,5 m Vand. Ved dens øvre Ende uddybes et 320 m langt, 140 m bredt Bassin med 6,5 m Vand. Man bør dog endnu tage Leds. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1723. Kjøbenhavn 1908).

1851. Fyr tændt. Cozumel Island og Tupilco, Mexiko. Paa Punta Ce-larin paa Cozumel Island er tændt et hvidt Blinkfyr. Flammens Højde: 22,5 m. Synsviddens: 15 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. Rød, 22 m høj Fyrbaake ved et hvidt Beboelsehus. 20° 16',3 N. Br. 87° 1' V. Lgd.

Det midlertidige Fyr er slukket.

Tupilco hvide Fyr med Fire-Formørkelse, paa V-Siden af Flodens Indløb. Flammens Højde: 20,1 m. Synsviddens: 14 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. 17 m højt Taarn. 18° 27' N. Br. 93° 27' V. Lgd.

Det midlertidige Fyr er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 970. Kjøbenhavn 1908).

1852. Fyr tændt. Calina Cruz. Ved Salina Cruz, paa Hovedet af den Ø-lige Bølgbrøder, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15,5 m. Fyrpæl. 16° 9',3 N. Br. 95° 11',7 V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1853. Semafor Station nedlagt. Mont Bourda, Cayenne. Fransk Guyana. Semafor Stationen paa Mont Bourda paa Ben Cayenne er nedlagt. 4° 56' 20" N. Br. 52° 19' 57" V. Lgd.

1854. Forandring i Afmærkning. Monte Video Bay, Rio de la Plata, Uruguay. En Lystønde, der viser rød, fast Lys, er udlagt 2 Kbl N. 54° V. fra Toldbygningens Flags-tang, som staar paa 34° 54',3 S. Br. 50° 12',7 V. Lgd. og Tønden, som læn det, er inddraget.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Aug. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	88 ³ / ₄	86 ³ / ₄	87
Danmark	—	63 ³ / ₄	66
Norden	—	84	85
Kjøbenhavn	52	52	53
Carl	71 ³ / ₄	71 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂
Dannebrog	—	73 ¹ / ₄	75
Skjold	52 ³ / ₄	52 ¹ / ₂	54
Urania	—	—	—
Union	—	53 ¹ / ₄	55
Dampsk. af 1898	—	73	74
Højmdal	—	—	—
Østasiatiske	122 ¹ / ₂	122 ¹ / ₂	122 ¹ / ₂
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	11 ¹ / ₂	14
Gorm	—	75	80
Torm	—	—	—
Inga	—	51	58 ¹ / ₂
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab	10	9 ¹ / ₂	10
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	39 ¹ / ₄	41
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	97 ¹ / ₂	99
5 % Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	—	94	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	87 ¹ / ₄	89 ¹ / ₄
4 % — — — 2. Serie..	—	92 ¹ / ₂	93
4 % — — — 1. — — —	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	87	87 ¹ / ₄
4 % — — — 7. — — —	—	92	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	91 ¹ / ₂	92
4 % Østift. Kreditf.	9.	—	93

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	160 ¹ / ₄	160 ¹ / ₄	160 ¹ / ₂
Privatbank	—	103 ¹ / ₂	100 ¹ / ₄
Landmandsbank	128—	127 ³ / ₄	128
Handelsbank	—	130 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Grundejerbank	27—	26 ³ / ₄	26 ³ / ₄
Burm. & Wain	55 ¹ / ₂	55 ¹ / ₂	56
Helsingørs Jærnsk.	106 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂	106
Sukkertabr.	216—	217 ³ / ₄	217 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	145 ¹ / ₂	144 ¹ / ₄	145 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 4. August 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.15	18.12
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	78.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. August 1908.

Russiske Noter	214.45
4 % Russiske Consols	82.50
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5 % Mexikanske 1899	100.60
5 % Rumænske Stats	100.75
4 % — — 1890	92.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 104,000, „København“ 16,000, „Carl“ 16,000, „Skjold“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 32,000, „Østasiatisk“ 150,000, „Norden“ 24,000, „Dannebrog“ 28,000, „Helsingørske Dampsk.“ 3,600.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Fa sort og hvid Fortøjstønde er udlagt 6. Kbl N. 39° V. fra Toldbygningens Flagstang, og fra det højeste af Familia Kock i S. 72° V.
Den røde Spidstønde, der laa 3½ Kbl N. 41° V. fra Toldbygningens Flagstang, er inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.

1055. Oplysning om Tønder. Palermo. Sicilien. I Indløbet til Palermo Havn er en hvid Fortøjstønde Nr. 1 udlagt 250 m N. 38½° V. fra det grønne Fyr paa S.-Molens Hoved. Den røde Spidstønde ved Ø.-Kanten af Grunden ud for Fort Castellamare er flyttet og ligger nu 210 m S. 51° V. fra ovennævnte Fyr. Den cylindriske Tønde ved SØ.-Kanten af samme Grund er malet hvid. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1432. Kjøbenhavn 1908).

1056. Tønder udlagt til Forsøg. Euenis des Sorrelles. Tunis. En hvid og sort vandret stribet Spidstønde er i 70 m Vand udlagt 500 m S. 37° V. fra det V.-lige Hovedparti af Euenis des Sorrelles. 37° 23' 33" N. Br. 8° 36' 22" Ø. Lgd., og en hvid og rød vandret stribet Spidstønde i 56 m Vand, 300 m NØ. for Ø.-Revet. 37° 24' 2" N. Br. 8° 38' 9" Ø. Lgd. Tønderne ligger nde til Forsøg og kan flyttes eller inddrages uden Varsel.

R 5192 Abords Sud de Marseille (Côte Sud de France).
N 899. Annexe aux Instructions Nr. 881. Côte Nord de France. Vues de côtes. Pris: 0.75 Fr.

Holland:

N 392 Vaarwaters en ankerplaatsen nabij de Noord-en Groot-Natoena-eilanden. Plan 1. N.kust Groot-Natoena. Straat Panuljaug. 1:37,500; plan 2. Noord-Natoena-eiland. Eiland Laoet. 1:100,000; plan 3. W.kust Groot-Natoena. Vaarwaters nabij en he 0. Selaman. 1:37,500; plan 4. Ø.kust Groot-Natoena. Tk. Selalang tot Tg. Koekoep. 1:37,500; plan 5. Noord-Natoena-eiland. Ankerplaats he Z. eiland Laoet. 1:30,000. Pris: f. 1.75.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1057. Tønde inddraget. Drunken Sailor Kock. Sandoway River. Bay of Bengal Ø.-Kyst. Den røde Spidstønde paa S.-Siden af Drunken Sailor Kock er inddraget. 18° 32' N. Br. 94° 12' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1058. Lystønde udlagt. Oedjoeng Paugka. Java N.-Kyst. Den røde Spidstønde med Ballon ved kanten af Grunden ved Oedjoeng Paugka, i Soerabaja V.-lige Forvand, er ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkøiser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 6° 51' S. Br. 112° 33' Ø. Lgd.

1059. Lodsfyrskib flyttes. Soerabaja. Java N.-Kyst. Lodsfyrskibet i det V.-lige Forvand til Soerabaja skal flyttes og lægges i Linten Sembilangan overet med Oedjoeng Piring, i 15 m Vand.

1060. Lystønder udlagt. Paladjoe. Palembang Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Lige over for Paladjoe ved Grunden nd for P. Gomborn er udlagt tre Lystønder, der viser rødt, fast Lys, henholdsvis 800 m N. 25° Ø., og 1480 m N. 54° V. fra Øens V.-Pynt og 400 m N. 8° Ø. fra Øens Ø.-Pynt. Paladjoe: 2° 59' S. Br. 104° 50' Ø. Lgd.

1061. Vrag. Rangsang N. Sumatra Ø.-Kyst. Et Parloj er sunket i 12 m Vand N. for Øen Rangsang. Masterne er over Vandet. 1° 17' N. Br. 102° 51' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N. betyde: Nyt Kort eller ny Bog; R. rettet, ny Udgave; † anmeldt; † Tillæg.
Korts eller Dags Nr. Frankrig:
N 5284 Roches de Penmarc'h (Côte Ouest de France).
† 5284 Samme.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Lieatø 29./7. — Russia, Paulsen, ank. Leith 1./8. — Carl Hecksher, Starek, afg. St. Nazaire 4./8. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 27./7. — Normannia, Erichsen, afg. Calais 1./8. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Canadia, Jespersen, afg. Swansea 1./8. — Livonia, Skov, ank. Shields 3./8.

Bstersøen. Cimbria, Paulsen, afg. Filadelfia 21./7. — Patria, Dam Larsen, afg. Petersborg 31./7. — Gratia, Sorensen, afg. Seaham Harbour 2./8. — Astoria, Nielsen, afg. Rotterdam 25./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brake 26./7. — Gallia, Nielsen, ank. Methil 27./7. — Caledonia, Hansen, afg. Burntisland 1./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. London 30./7. — Kotonin, Rasmussen, afg. Mahdia 28./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Memel 1./8. — Granaria, Jorgensen, ank. Baltimore 27./7. — Carbonia, Mathiasen, afg. Petersborg 4./8. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 15./7.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Lovisa 29./7. — Selandia, Troensegaard, ank. Windau 30./7. — Secalia, Jensen, afg. Newport 28./7. — Frumentia, Andersen, ank. Calais 1./8. — Boscia, Skovgaard, afg. Hull 28./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 30./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 27./7. — Brattingsborg, Suenson, ank. Cardiff 21./7. — Flynderborg, Larsen, ank. Calais 3./8. — Fredensborg, Winther, ank. Petersborg 2./8. — Frederiksborg, Larsen, ank. Cardiff 21./7. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Cardiff 31./7. til Spezzia. — Kronborg, Jensen, afg. Kemi 4./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Warnemünde 5./8. — Skanderborg, Jensen, afg. Uleåborg 29./7. til Dunkerque. — Stegelborg, Albertsen, ank. West Hartlepool 20./7. — Stjerneborg, Jorgensen, ank. Kjøbenhavn 3./8. — Soborg, Hansen, ank. Tornea 1./8. — Uranienborg, Schmidt, ank. Hungersborg 2./8.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Oran 28./7. — Klampenborg, Palm, ank. Memel 5./8. — Marselisborg, Rohde, afg. Thermia 29./7. til Dunkerque. — Silkeborg, Pedersen, ank. Calais 1./8. — Skodsborg, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 5./8. til Wiborg. — Tuborg, Agerlin, afg. Riga 31./7. til Ghent. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Hamburg 5./8. — Vordingborg, Petersen, ank. Grangemouth 31./7.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Grimsby 2./8. — Dansborg, Kühl, ank. Uleåborg 21./7. — Jagersborg, Larsen, afg. Hull 1./8. til Reval. — Kallundborg, Nielsen, afg. Hamburg 3./8. til Newcastle. — Taarnborg, Matzen, ank. Stettin 2./8.

Honeborg. Honeborg, Christiansen, afg. Libau 28./7. til Tyne.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Grangemouth 4./8.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Windau 31./7.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Ghent 5./8. til Blyth.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 28./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Konovo 2./8.

Det estasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 1./8. til Algiers. — Anamba, Rambusch, afg. Algiers 30./7. til Port Said. — Bintang, Gabe, ank. Bangkok 31./7. — Cathay, Thomsen, afg. Colombo 28./7. til Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Tjilatjap 2./8. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Penang 4./8. til Port Said. — Sibirien, Madsen, pass. Tarifa 29./7. for Havre. — Cambodia, Knudsen, afg. Algiers 25./7. til Greenock. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Trinidad 4./8. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 31./7. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 2./8.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Landskrona 2./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Frederikshavn 4./8. — Helene, Sorensen, ank. Riga 30./7. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Pernan 1./8. — Agneto, Petersen, afg. Riga 1./8. — Hermia, Hansen, ank. West Hartlepool 4./8. — Alice, Schultz, ank. Riga 2./8.

Svensden & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Antwerpen 4./8. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Ghent 5./8. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Moskov 4./8. — I. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kjøbenhavn 5./8. nordg. — Alfr. Hage, Ellekilde, afg. Frederikshavn 4./8. — T. W. Werner, Hansen Holm, ank. Rouen 2./8. — Ajax, Brorsen, ank. Aalborg 2./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Helsingør 6./8. — Peter Willemoes, Alhertsen, afg. Ghent 4./8. — G. Koch, Jørgensen, afg. Nykjøbing S. 4./8.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. New York 29./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Dunkerque 31./7. — Krøuprinsesse Louise, Nielsen, ank. Grangemouth 31./7.

— Urania, Clausen, ank. Aarhus 4./8. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 25./7. — Nordland, Petersen, ank. Ystad 2./8. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Ghent 31./7. — England, Andersen, afg. Lissabon 27./7. — Holland, Poulsen, ank. Hull 2./8. — Rusland, Madsen, ank. Methil 29./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Dunkerque 31./7. — Annette Furness, Larsen, afg. Aarhus 4./8. — Lady Furness, Clausen, afg. Methil 4./8. — Europa, Hansen, afg. Burntisland 1./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Petersborg 3./8. — Frankrig, Friis, ank. Petersborg 1./8. — Belgien, Nielsen, ank. Garston 27./7.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 1./8. — Fulton, Jorgensen, afg. London 29./7. til Genua. — Newton, Andersen, afg. Newcastle 31./7. til Neapel. — Edison, Sorensen, ank. Methil 1./8. — Washington, Nielsen, ank. Kristineburg 30./7.

Frø. Austa, Bagger, ank. Ghent 4./8. — Vera, Thing, ank. Norrköping 2./8. — Freja, Nielsen, ank. Råfö 1./8. — Hertha, Rasmussen, ank. South Alloa 30./7.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. London 19./7. — Allan, Nielsen, ank. Dundee 4./8.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Leith 5./8. til Kjøbenhavn. — Seach Steenberg, Theilland, afg. Frederikshavn 2./8. til Kings Lynn.

Sejlskibe.

Renne. Hermod, Gronvald, er ank. til Mariager. — Amalie, ank. Karrebæksmünde 25./7. — Mercantiler, ank. til Oscarshamn. — Marie, er ank. til Rio Grande do Sul. — Laurentine, Emilie, ank. Karrebæksmünde 27./7. — Freja, ank. Flensborg 29./7. — Sigurd, er ank. til Kalmar. — Ane Cathrine, er ank. til Rügenwalde. — Argus, Holm, er ank. til Kjøbenhavn. — Johannes, er ank. til Rio Grande.

Svendborg. Urda, Pilegaard, ank. Folkestene 27./7. — Marie, Skov, ank. Svaneke 30./7. — Alfride, Ruelykke, ank. Kronstadt 30./7. — Slesvig, Hofmann, ank. Aarhus 29./7. — Marie, Andersen, ank. Fowey 29./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 30./7. — Dannebrog, Clausen, ank. Warnemünde 30./7. — Fædres Munde, Nielsen, ank. Petersborg 30./7. — Concordia, Henriksen, ank. Falkenberg 31./7. — Severine, Hansen, ank. Pillau 1./8. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Landskrona 1./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Bandholm 31./7. — Capella, Hansen, ank. Wiborg 1./8. — Zampa, Jensen, ank. Pillau 1./8. — Kirstine, Gommesen, ank. Leith 30./7. — Union, Olsen, ank. Alva 1./8. — Belona, Larsen, ank. Wiborg 3./8. — Triton, Nielsen, ank. Andevig 1./8. — Sophie, Mikkelsen, ank. Concarneau 3./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Nykjøbing S. 2./8. — Saga, Clausen, ank. West Bay 3./8. — Kruse, Larsen, ank. Göteborg 3./8. — Fanny, Hansen, ank. Royanes Red 2./8. — Roska, Petersen, ank. Langesund 4./8. — Valborg, Rasmussen, ank. Weille 5./8.

Æro. Murthing, Friis, ank. St. Davids 3./8. — Hermod, Dreimann, ank. Charlestown 3./8. — Dania, Pedersen, ank. Havre 1./8. — Danmark, Bager, er ank. til Richibecto. — Dronning Louise, Lauritsen, ank. Pillau 2./8. — Ellen, Lauritzen, ank. Faaborg 3./8. — Rotha, Hansen, ank. Odense 2./8. — Mary, Andersen, ank. Riga 3./8. — Amor, Rasmussen, ank. Pillau 2./8. — Albertha, Kromann, ank. Sundsvall 2./8. — M. Hay, Petersen, ank. Douglas 3./8. — Marie, Rasmussen, ank. Dysart 3./8. — Hans, Knudsen, ank. Lowisa 3./8. — H. P. Petersen, Christensen, ank. Riga 4./8. — Skirner, Rasmussen, ank. Fowey 3./8. — Kathinka, Olsen, ank. Wiborg 4./8. — Herkules, Bager, ank. Riga 4./8. — Saga, Olsen, ank. Coruna 4./8. — Ruth, Nielsen, ank. Sanderfoot 4./8. — Habil, Rasmussen, ank. Karlskrona 4./8. — Argus, Jensen, ank. Campbellton 4./8. — Th. Lohse, Boye, ank. Larvik 5./8. — Ingolf, Nymann, ank. Mesane 4./8. — Valkyrien, Weber, ank. Archangel 5./8. — Norma, Christensen, ank. Archangel 5./8. — Freden, Christensen, ank. Burntisland 4./8. — Rigmor, Petersen, ank. Åhus 4./8. — Argus, Jensen, ank. Dalhousie 5./8. — Olga, Bønnelykke, ank. Dunkerque 5./8.

INDHOLD:

So- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 7. August 1908. — Kaptajn A. G. Thomsen. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondgaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: »Yards». Telf. Nr. 83.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**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.

Telegraph 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.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

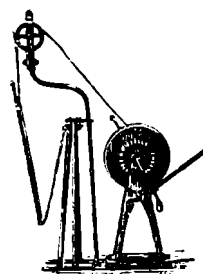
for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerue tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prisliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public, Odense“, Telefon 456 & 500.

„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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 11. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtig og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

De danske Vin- og Conserverfabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lhm.

i Kjøbenhavn
tegnede Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

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“.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl. Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Jobmagergade 13.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Bøksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
 Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
 Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
 Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
 Sofartsafdeling.
 Laboratorium: Bopæl:
 Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
 Telefon 6037. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelser for Søfarende Nr. 54.

Nat Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.
 Svane-Grund. Kattegat.

I Nætterne imellem den 26. og 29. August d. A. afholdes fra Mørkets Frembrud til Kl. 2 Fm. Skyde- øvelser i Farvandet omkring Svane Grund, Kattegat. Skydepladsen begrænses mod Nord af en Linie i Øst- Vest gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV. Spids, mod Øst af en Linie i Nord Syd gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens Ø-Side, mod Syd af en Linie i Øst-Vest gennem Endelave Nordpynt, mod Vest af en Linie fra Endelave Nordpynt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saa længe de elek- triske Søgelys er i Virksomhed.

Marineminiisteriets Admiralitets Departement, den 10. August 1908.

Cadenius & Grahn

Kotka,
 Shipbrokers,
 Steamships- & Forwarding-Agents
 Etabl. 1881.
 Telegrams: Cadenius, Kotka.

W. Coops Skibshandel

Vejle.
 Al Slags Proviant til Udførsel.
 Lager af alle Skibsrekvisitter.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
 Gæstehavn.
 Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
 Telf. 29,779 y.

Husk

Petersen-Faxe's
 Herreekvipering
 Kjøbenhavn.

Forstædernes
 Bredfabriker

 Prima Rugbrød
 til
 Skibsproviantering.
 Telefon 492

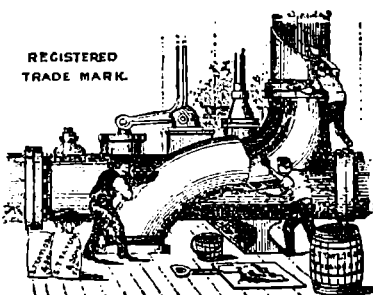
En ung, dannet Styrmand, der disponerer over 10 000 Kr. ønsker en Førerstilling. Billet mrk. „Sømand“ bedes indlagt paa Bladets Kontor.

PALE SØRENSEN

Lager af Uhre, Barometre, Termometre
 Brillor, Pincenez, Kikkerter.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
 Tynos Isoleringmateri-
 aller af Intusorie-Jord
 og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
 i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
 Illustrerede Katalog.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
 Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal
 Træfles 12-8, 8-Aften. Søndag 10-11
 Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3

Førerpost.

Som Fører af et nybygget, større Motorfartøj til Passa- ger- og Godstrafik i fast Rute søges en yngre, energisk Mand, der disponerer over en mindre Kapital.

Skriftlig selvskreven An- søgning om Posten med Op- lysning om Kvalifikationer m. m. indsendes til nærvæ- rende Blads Kontor i Billet mrk. 315.

Skibe til Salg.

En Motorskonnert, maa- ler 47 Netto Tons, laster 130 Tons svært og 145 Tons Hvede, samt en fore and aft Skonnert, maa- ler 47 Netto Tons, laster 125 Tons svært, er til Salg ved Henvendelse til F. Johansen, Æreskøbing.

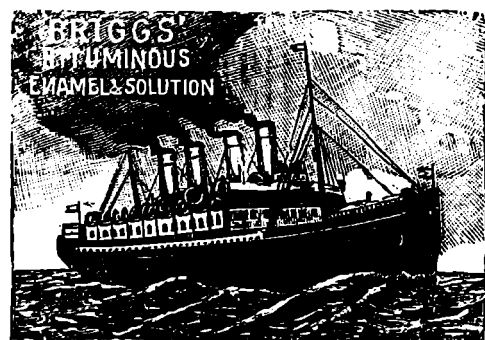
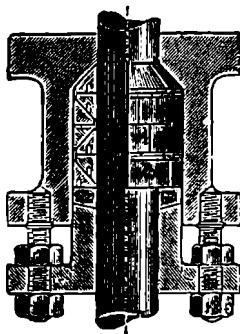
Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
 Telefon 7262.

Fabriks  Mærke.
F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.
 Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
 Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
 KJØBENHAVN.

Howaldtswerke,

Kiel.
 Gebr. Howaldts
 selvvirkende Metalpakning
 Anvendelig for alle Sorter af
 Stoppebæsser.
 Over 52,000 i Anvendelse paa
 Dumpskibe og Fabriker.
 Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
 Amaliegade 34.
 Telefon 10140.
 Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Emullen

paalægges varm — 1/16''
 tyk — paa alle saadanne
 indvendige Steder i Ski-
 bet, der ere udsatte for
 hørig Tæring, f. Eks.
 i Nærheden af Ked-
 lerne etc.

Solutionen
 paalægges kold ligesom
 Farve.

Meget økonomisk for
 Lasteram, Bankers og
 Det.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholder Lørdag den 26. September Form. Kl. 10 Aars- møde paa Forbundets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Forslag, der ønskes behandlede af Repræsentant- skabet, bedes indsendt til Sekretariatet mindst 3 Uger før den 26. September.

Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.
 Alle Medlemmer af Forbundet, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

Kjøbenhavn, den 10. August 1908.

Paa Repræsentantskabets Vegne

P. Rehnitzer
 f. T. Formand.

Kjøbenhavn, d. 11. August 1908.

Som det vil være, i al Fald vor indenlandske Læsekreds, bekendt hersker der i Øjeblikket i Bogtrykkerfaget en kombineret Lock-out og Strejke, hvis Virkninger desværre ogsaa rammer *Dansk Søfartstidende*.

Det synes imidlertid at skulle lykkes os ved Imødekommenhed fra Bladets Bogtrykkeris Side at undgaa en fuldstændig Standsning af Bladet, og om vi end maa erkende, at det nærværende Nummer i sin forkrøblede Tilstand i og for sig ikke berettiger til nogen Slags Stolthed, saa repræsenterer det dog all, hvad der faktisk kan præstere under de forhaandenværende Forhold.

Tyske Søretssager.

Ved Søretten i Flensborg behandledes d. 24. ds. en Kollisionssag mellem Kieler Færgedamperen »Charlotte» og den danske Galease »Cecilie». Sammenstødet fandt Sted Natten til d. 31. Maj 1908 i Kieler Havn.

»Charlotte» kom fra Kiel og var bestemt til Gaarden, medens »Cecilie» laa til Ankers med en Ladning Mursten fra Ekensund. Det var klart, sigtbart Vejr med østlig Vind. Udkigsmændene, der befandt sig forude, bemærkede kort efter Midnat en for Anker liggende Sejlers Lanterne i saa umiddelbar Nærhed, at han ved Tilraab opfordrede Føreren til at slaa Bak. Ikke desto mindre fortsatte Damperen sin Fart fremefter, og et Øjeblik efter paafulgte Kollisionen. Uden at bekymre sig om Sejlerens Skæbne gik Damperen imidlertid videre, for at landsætte sine Passagerer ved Gaarden, og først paa Tilbagevejen til Kiel fandt man det fornødent paany at anløbe Galeasen, som ved Sammenstødet havde faaet en ikke ubetydelig Læk. Ved Færgedamperens Ankomst i Kiel anmeldte Udkigsmændene Sagen for Havnepolitiet, der stoppede Færgen og lod forespørge om Bord i Galeasen, hvorvidt man behøvede Hjælp.

Den Skade Sejleren havde lidt, viste sig senere at andrage 1.000 Mark.

Under Retsforhandlingerne afgav Udkigsmændene Vidneforklaring gaaende ud paa, at saa vel Føreren af Færgedamperen som dennes Maskinmester havde været berusede, og at dette var den egentlige Aarsag til Kollisionen. Paa Grundlag af denne Vidneforklaring, der støttedes af Politiet, som af samme Aarsag havde anset det for nødvendigt at stoppe Færgedamperen, udtalte Retten i sin Kendelse, at Ansvar for Kollisionen udelukkende maatte lægges paa Færgedamperen »Charlotte», der ikke var vejet til Side for Sejleren, fordi saa vel Føreren som Maskinmester havde været i den Grad berusede, at de ikke kunde passe deres Tjeneste. Nogen Fratagelse af Patent kunde der imidlertid ikke blive Tale om, idet der af Færgedamperens Besætning ikke foretoges Patent, og de paagældende Funktionærer heller ikke var i Besiddelse af noget saadant.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene nærmest uforandret saaledes, at der ikke har været Mangel paa Laster for den fremkomne Tonnage, men der sluttet overhovedet kun for det øjeblikkelige Forbrug, medens Forudbefragtninger hører til Undtagelser, og ny Salg

vides ikke at have fundet Sted; dog henligger der store Partier usolgte Trævarer i de forskellige Eksporthavne særlig i Østnorge, for hvilke der bydes saa lave Priser, at det medfører Tab for Eksportørerne og lave Fragtrater.

Fra Danmark er der fremdeles Laster til Østersøen, hvorimod de tyske Østersøhavne er yderst matte. Syd- og Vestsverig samt Østnorge har fremdeles flere Træ- og Is-laster, Petersborg er ligeledes aaben for Oljekager og Trælaster, medens Riga og det øvrige Rusland er yderst mat. Bottenhavet og Finskebugten har færre prompte Laster, dog er der ikke nogen følelig Mangel. Returfragter Vest fra dækker Behovet, kun er der færre Clay- og Foderstoflaster, men Kullaster er der ikke Mangel paa.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

110 Stdr, Stav Kotka/Charlestown 32/6, 80 Stdr. D/B & Boards Sundsvall/Buçkie 29/, 125 Stdr. D/B & Boards Råfsø/Rochester 32/6, 100 Stdr. Stav Brahestad/Fowey 35/, 300 Tons Clay Par/Petersborg 7/9, 1,200 Tdr. Tjære Uleåborg/Boulogne Frcs. 2,65, 240 Tons dw. Stettin/Boston £ 80, 300 Tons Kul Hull/Rudkjøbing £ 7, 230 Tons Kul St. Davids/Königsberg £ 7,10.

Angaaende de mindre Skibe, da er Afskibningen af nyt Korn fra Tyskland, som skulde give Stødet til en Bedring i Fragtmarkedet, endnu ikke kommen rigtig i Gang paa Grund af ret vedvarende Regnvejr; ab Königsberg noteres for Oljekager til Østkysten England 1/6 à 1/7½ pr. 500 lbs. samt til Danmark, Sydsverig 9 M. pr. 2,500 Kilos, hvortil flere Skibe skal være sluttet i den sidste Tid. Colberg har sluttet for Rug 3½ M. og for Havre 4½ M., og fra Stolpemünde gennemførtes for et enkelt Skib til Aalborg for Havre 6 M. Stettin er ikke meget livlig; der er bl. a. sluttet til sydsvenske Havne 2¾ à 3 M., og for Cement til Königsberg 55 Pf. Fra de øvrige tyske Østersøhavne er det ellers meget flovt. Hamburg skal være noget bedre, men der er en Del fragtledig Tonnage.

ab Kjøbenhavn sluttet for Hvede til Malmø 8 Øre, Rug til Rostock 3 M., Mel til østjyske Havne 30 Øre samt fra Damper, som ventes omkring den 12 ds., Hvede til Odense 10 Øre, Svendborg 9 Øre.

ab svenske Sundhavne noteres til Kiel, Lübeck 3 M., Aalborg 3¼ Kr. for Lervarer, men ellers er det ret sparsomt med Laster for mindre Skibe. Sydsverig byder for Granit til Königsberg, Stettin, Greifswald, Wismar 4 M. og stadig for Gadesten 3 M.

Norge noterer alter Feldsptahladninger til Stettin, saaledes fra Kristianssand og Kragerø 5 M., samt Trælaster Frederiksstad/Bremen 20 M., Kristianssand/Wilhelmshaven 21 à 21½ M. pr. Std.

To yngre, raske Herrer søger Skibslejlighed (helst Sejlskib) i Marts-April 1909 fra en Havn i Dansk Vestindien saa nær St. Thomas som muligt, eventuelt fra Mexico eller en Havn i den sydlige Del af Nordamerika, til Antwerpen eller en Havn saa nær denne By som muligt, event. Sydengland.

Billet mrkt. 320 med Pris for Overfart incl. Kost og nærmere Oplysninger bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Esbjerg. Telefon 43.

Hovedkontor:

Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

**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. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør, G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn, P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers, Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads, Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov, Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansen“

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares henägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere,

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgravøren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken, anbefaler d'Herrer Skibsførere sin Skibsproviantering.

Berg & Larsen

forhød Martin Niason Skibsproviantering Lager af Manila- og Hamptonværk. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Gaver til Sømandmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Skibsfører Sigurdssens

**Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat**



er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street, London, 39 & 40, Mitre Street, E. C. Newcastle on Tyne 21, Queen Street Newport mon III, Dock Street, Barry Dock, Dock Chambers og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Fredag den 14. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losseshjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnr. Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trinitatis Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co.** 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

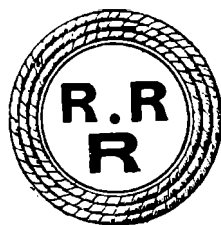
Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for
Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Rotter og Uøje og til Ildslukning
„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.



Randers Rebslaaeri

Randers

aubefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,

Steamships- & Forwarding-Agents

Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

En ung, dannet Styrmand,
der disponerer over 10 000
Kr., ønsker en Førerstilling.
Billet mrk. „Sømand“ bedes
indlagt paa Bladets Kontor.



OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er I. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Førerpost.

Som Fører af et nybygget,
større Motorfartøj til Passa-
ger- og Godstrafik i fast Rute
søges en yngre, energisk Mand,
der disponerer over en min-
dre Kapital.

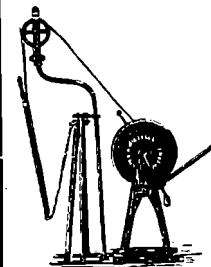
Skriftlig selvskreven An-
søgning om Posten med Op-
lysning om Kvalifikationer
m. m. indsendes til nærvæ-
rende Blads Kontor i Billet
mrk. 315.

Gaver til Semandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsekvisitter.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL 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. August 1908.

Efter hvad Direktøren for Østasiatisk Kompagni, Etatsraad Andersen har udtalt til Dagbladet »Kjøbenhavn« har der i nogen Tid været Planer oppe om Sæmmenslutning mellem de vigtigste danske, norske og svenske oversøiske Dampskibslinier. Planerne gaar i Hovedsagen ud paa at udstrække de danske og svenske østasiatiske Linier til Nordamerika og saaledes samarbejde med Det Forenede Dampskibsselskabs Amerikalinie samt at oprette en ny Rute Bergen—New-York for dansk, norsk og svensk Kapital. Planerne har imidlertid stødt paa Hindringer, idet man saavel i Norge som i Sverig arbejder paa Oprettelse af selvstændige, direkte Linier til Nordamerika. Forhandlingerne fortsættes dog stadig, og det er ikke udelukket at de vil føre til det ønskede Resultat.

Dom i Injuriesag. Trondhjem, 8. August. (Ritz. Bur.) Meddomsretten behandlede i Dag en Sag mod Damperen »Stellin«s Fører Andersen for Injurier mod Svitzers Bjærgningsentreprise og Redningsdamperen »Viking«s Fører, Kaplajn Møller. Andersen frikendtes, men hans Paastand om, at Møller havde tilbudt ham 1 pCt. af Bjærgningssummen, hvis han valgte Svitzers Assistance, kendtes død og magtesløs. Sagens Omkostninger ophævedes.

Skibsfartskonference i Paris. Paris, 8. August. (Ritz. Bur.) En i disse Dage afholdt Konference af Delegerede for de forskellige Skibsfartsselskaber, der driver Person- og Fragttransport paa Nordamerika, har navnlig beskæftiget sig med de Ulemper, der er opstaaet som Følge af den foretagne Nedsættelse paa 60 pCt. i Overfartsprisen fra Italien til Nordamerika. Forhandlingerne førte ikke til noget Resultat; alle Delegerede fremsatte Forslag, men der kunde ikke opnaas Enighed

om noget af dem. Konferencen besluttede derfor, at alle Forslagene skal prøves og derefter snarest muligt en ny Konference sammenkaldes. Den ny Konference vil sandsynligvis blive sammenkaldt i Slutningen af August.

Frugtmarkedet.

Ingen af de hjemgaaende Markeder viser nogen Bedring i den forløbne Uge, og der er desværre ingen Udsigt til, at indeværende Maaned skal bringe nogen Forandring. Rederne sætter nu deres Lid til September, men selv om der skulde blive nogen Opgang, kommer det i hvert Fald neppe til at dreje sig om store Sager. Alle Markeder lider under Trykket af den betydelige Mængde fragtfri Tonnage, der er alt for stor for den nuværende Vareomsætning i Verdenshandlen, men Efteraarsmaanederne plejer jo gerne at være livligere end Aarets øvrige. Meget afhænger af Høsten, og fra Sydrusland lyder de sidste Efterretninger noget gunstigere, dog fragtes der kun meget lidt endnu, thi Eksportørerne vil foreløbig have fuldt op at gøre med at skaffe Varer til de Skibe, som nu ligger paa Tørn i forskellige Havne, navnlig Odessa, og venter paa Last. Raterne fra Sortehavet etc. for prompt Lastning er lavere, og det sidst betalte fra Sulina til L. H. A. R. er 6/-, fra Taganrog 7/1½ til 7/3, »any«, 6 d. ekstra Hamburg. Østen er flovere end nogensinde og tager næsten ingen Dampere. Nordamerika fragter stadig kun meget sparsomt til uforandrede Rater. Kanada har dog vist en Kende bedre Begær, og flere Befragtninger effektueredes paa Basis af 30/- fra St. John til Englands Vestkyst. Fra La Plata har der slet ingen Befragtninger fundet Sted, idet Eksportørerne som et Modtræk overfor Redernes Ring om Minimalfragter har dannet deres egen »Combine«, som

1869. Tønde flyttet. Odebank 0. Tyskland. Tønden Odebank 0 er flyttet 2½ Sm Ø til S. hen og ligger nu 17¼ Sm S. 61° Ø. fra Tønden Odebank N og 19 Sm N. 51° Ø. fra Tønden Odebank S. 64° 18" N. Br. 14° 50' ¼ Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1538. Kjøbenhavn 1908.)

1870. Havn bygget. Herrenwiek. Trava. Omtrent 5½ Sm ovenfor Travemünde paa Trave venstre Bred ved Herrenwiek er bygget en 500 m lang, 40 à 30 m bred Havn med 7½ m Vand. Indløbet er paa Ø-Siden afmærket med en Række Pæle, paa V-Siden med 7 Duc d'Alber. 53° 54' N. Br. 10° 48' ½ Ø. Lgd. (Kort Nr. 116.)

1871. Taagesignal forandret. Warnemünde. Taagesignal paa Warnemünde V.-Mole gives nu, hvad enten det er Dampfyngen eller andre Skibe, som nærmer sig Havnen, med 2 Skud hver 2 Min. og med Klokke. (Kort Nr. 116.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1872. Midlertidig Afmærkning. Käringsöfjorden. Bohus. Sverrig. Den midlertidige Afmærkning i Käringsöfjorden er saaledes: En Stage N. for Ommen, 58° 6' 8" N. Br. 11° 24' 21" Ø. Lgd. En Stage med Kost S. for 2, m Grunden, 58° 6' 36" N. Br. 11° 23' 8" Ø. Lgd. En Stage med Kost V. for 2, m Grunden, 58° 6' 40" N. Br. 11° 23' 5" Ø. Lgd. En Stage ved Käringsö Ø-lige Landgrund, 58° 6' 42" N. Br. 11° 22' 44" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1684. Kjøbenhavn 1908.)

1873. Grund fundet. Kungarne Ø. Bohus. En 1½ m Grund er fundet Ø. for Kungarne, 58° 48' 15" N. Br. 11° 7' 37" Ø. Lgd.

1874. Grunde forgæves eftersøgt. Randesund og Sandefjorden. Norge. Grundene, der skulle ligge i Sandefjorden, SØ. for Læmholmen, og midt i den N.-lige Del af Randesundet, er forgæves eftersøgt og findes ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 943 og 942. Kjøbenhavn 1908.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1875. Ledebaaker opført. Klipper. Oleni Russki Red. Rusland. Paa Kysten ved Oleni Russki Red er følgende Baaker opført: Paa Zapadni Point, 69° 3' N. Br. 36° 21' ½ Ø. Lgd., 3 Baaker, der leder S. om Porchnikha Point. Forbaaken er hvid, 8½ m høj og staar 5½ Kbl. N. 71° V. fra Pynten, 61 m over Vandet. Mellembaaken er en sort og hvid, 6½ m høj Baake, der staar 5½ Kbl. N. 79° V. fra Forbaaken, 86 m over Vandet. Bagbaaken er en sort, 5½ m høj Firkant, der staar 4½ Kbl. N. 79° V. fra Mellembaaken, 104 m over Vandet. Holdt overet leder de i mindst 16½ m Vand mellem Oleni Russki (Bolshoi Oleni) og Grunden ud for Vostochni Point.

Ø. for Olenka River to Baaker. Forbaaken er en sort og hvid, 8½ m høj Baake, der staar 2½ Sm. S 58° Ø. fra Zapadni Point, 33 m over Vandet. Bagbaaken er en sort og hvid, trekantet, 5½ m høj Baake, der staar 2½ Kbl. S. 2° Ø. fra Forbaaken, 48 m over Vandet. Holdt overet leder de i mindst 16½ m Vand til Ankerpladsen i Zakhrobnaya Bay.

Følgende Klipper er fundet: En Klippe 1 Kbl. S. for Ledelinien 2½ Kbl. N. 48° Ø. fra Vostochni Point. En Klippe 4½ Kbl. S. 56° Ø. fra Vostochni Point. En Klippe 1½ Kbl. fra Kysten, NØ. for Olenka River, 12 Kbl. S. 56° Ø. fra Vostochni Point. En Klippe 2½ Kbl. for Kysten, 13½ Kbl. S. 60° Ø. fra Vostochni Point. (Kort Nr. 88.)

1876. Baarer fundet. Tjølsundet. Norge. I Farvandet mellem Steinstigrunden S. for Haarberget og Holslua, er fundet 5 Baarer med 5 à 8 m Vand, og i Balstadstrømmen under det N.-lige Land og SY. fra Balstadsgaarden, Grunden Balstadskallen med 4 à 7 m Vand.

gaar ud paa kun at slutte til de sidste gangbare Rater. Kampen vil antagelig blive haard, men forhaabentlig vil Rederne gaa af med Sejren, hvilket vilde være af stor Betydning. Kulfragterne til Middelhavet har bedret sig en Del (der betales sidst fra Cardiff 5/6 til Genua), men i andre Retninger er de uforandret lave. Ekspeditionerne saavel i Wales som paa Østkysten er meget langsomme.

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.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 55.

Forestaaende Flytning af Lystønde. Udlægning af Sømærke. Ostindiefarer-Grund. Sundet.

Den 1. Oktober d. A. eller snarest muligt derefter flyttes Lystønden »Ostindiefarer-Grund« ca. 7 Kbl. NV. hen, saa at den kommer til at ligge i ca. 16 m Vand, 2½ Kbl. NØ. for den fundne Stenrøse med 6,9 m Vand. Lystønden skifter Navn og benævnes derefter »Gilleje-Flak N.« 56° 9',8 N. Br. 12° 18',0 Ø. Lgd.

Samtidig udlægges et Styrbords Sømærke med rød Stage og 2 opadvendte Koste paa Lystøndens nuværende Plads.

Marineministeriets Admiralltets-Departement, den 13. Aug. 1908.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1.200.000, Reservefond Kr. 600.000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

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.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copenaure
Telefon-Nr. 42

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prisliste.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

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.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evrope, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.
Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en gjenhøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningene er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Forregnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1862. Fyr forandret Brændetid. Reersø. Sjællands V.-Kyst. Store-Bælt. Brændetiden for Reersø Fiskefyr er forandret. Det brænder nu fra den 16. August til den 16. Oktober. (Kort Nr. 156 og 162. Danske Lods, Side 303. Fyr-Forr. Nr. 229.)
1863. Sten borttaget. Bøgestrøm. Bøgestrøm. Stenen med 3¹/₂ m Vand, 40 m N. for Bøgestrøm-Tønden, i det N.-lige Indløb til Bøgestrøm, er borttaget. (Kort Nr. 112, 139 og 157). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1666. Kjøbenhavn 1908.)
1864. Vrage Belliggenhed. Salthammer-Rev. Bornholm Ø. Østersøen. Vraget af Dampskibet »Nord« ved Salthammer-Rev ligger paa 56° 2' N. Br. 16° 8' Ø. Lgd. En enkelt Del af det er kun netop ovenfyldt. Den grønne Væger med Stage og grønt Flag ligger 1 Kbl. Ø. for Vraget.
1865. Skydeøvelser. Jægerspris. Isefjord. Den 10de, 17de, 19de, 21de, 22de og 23de September 1908 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 10¹/₄ Fm. til Kl. 2¹/₂ Etm. ved Jægerspris. Naar der skydes, er Nationsflaget hejst paa Krøblingebøkke, 900 m VNV. for Christiansminde, samt paa Carlsøhøj, 560 m NV. for Draab Kirke. Under Skydningen er det forbudt at komme V.-Kysten af Horns Hæred ud for Øveleespladsen og N. for samme indtil Allholm nærmere end 2 Sm.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1866. Stangmærke opført. Skålhållan. Småland. Sverrig. Stangmærket paa Skålhållan er nu opført. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1522. Kjøbenhavn 1908.)
1867. Uddybning. Burgsvik. Gottand. I Indløbet til Burgsvik foretages Uddybning i Sommer. Forsigtighed ved Besøring skal udvises.
1868. Tænding af Fyr udsat. Högöbunden. Bottniske Bugt. Det ny Fyr paa Högöbunden tændes ikke i Aar. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 840. Kjøbenhavn 1908.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 18. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Nigglassons selvem. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtigt og billigt
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

„URÆD“, Skagen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

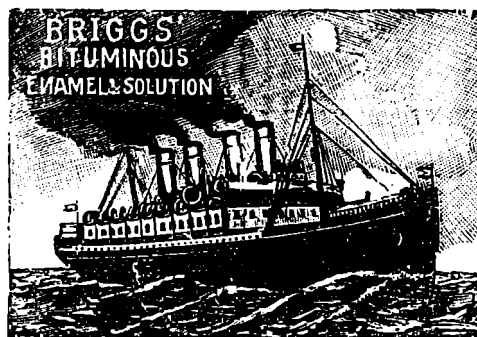
Remington er Verdens mest benyttede

Skrivemaskine

fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.



Emallien

paalægges varm — 1/200 — tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasteram, Bookers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Fabriks Mærke.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.:

KJØBENHAVN.

Berglarsen.

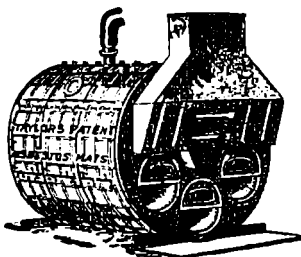
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom- pagniets Kontor.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp- sandgraveren „Sårpsborg”.
Tilbud paa Levering af Beton- grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Førerpost.

Som Fører af et nybygget, større Motorfartøj til Passa- ger- og Godstrafik i fast Rute søges en yngre, energisk Mand, der disponerer over en min- dre Kapital.

Skriftlig selvskreven An- søgning om Posten med Op- lysning om Kvalifikationer m. m. indsendes til nærvæ- rende Blads Kontor i Billet mrk. 315.

En ung, dannet Styrmand, der disponerer over 10 000 Kr., ønsker en Førerstilling. Billet mrk. „Sømand” bedes indlagt paa Bladets Kontor.

Skibe til Salg.

En Motorskonnert, maaler 47 Netto Tons, laster 130 Tons svært og 145 Tons Hvede, sam- en fore and aft Skonnert, maat ler 47 Netto Tons, laster 125 Tons svært, er til Salg ved Henvendelse til F. Johansen, Ærskjøbing.

Bogø Navigationskole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styr- mandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.
Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns

Navigationskole

flytter i Løbet af Sommeren til Ny Toldbodgade Nr. 3, Hj. af St. Annæ Plads, hvor der indrettes tidssvarende Lokaler til Skole, Betjening samt Be- boelse for Bestyreren og et begrænset Antal Elever. Sko- lens nuværende Adresse er Holmens Kanal 18. Telf. 19641.

Dampbaad til Salg,

bygget 1897, laster c. 325 Tons d. w., 11 Fod dybtgaaende. Nærmere gennem M. Ohlsson, Gråbrødersgatan 13, Malmö, Sverige.

Kjøbenhavn, den 18. August 1908.

Kaptajn Brude's Redningsbaad. Ude i Lystbaadehavnen ved Langelinie vil man i disse Dage have Lejlighed til at bese den norske Redningsbaad »Uræd«, som i den senere Tid er bleven en Del omtalt i Udlandets Søfartspresse.

»Uræd« forbliver, saa vidt vi ved, her indtil d. 21. ds. Desværre hindrer den endnu herskende Strejke og Lock-out os i at gøre den interessante Baad til Genstand for nærmere Omtale, men vi haaber ved første Lejlighed at kunne indhente, hvad vi saaledes tvinges til at forsømme.

Efter en Række vidtløftige Forhandlinger, der med Indenrigsministeren som Mægler er bleven ført mellem de stridende Parter, synes det, som om i al Fald den Del af Arbejdskonflikterne, der omfatter *Dansk Søfartstidende*, nemlig Striden i Bogtrykkerfaget, nu er ved sin Afslutning.

Vi haaber i Slutningen af Ugen paany at kunne udsende Bladet i dets sædvanlige Skikkelse og Omfang.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 69/1908, afsagt den 5. August 1908. Kjøbmand N. A. Knudstrup i Frederikshavn mod Skipper Mads Knak.

Indstævnte, Skipper Mads Knak dømt til at betale Citanten, Købmand N. A. Knudstrup Kr. 26 med Renter fra Stævningens Dato samt Sagens Omkostninger med 5 Kr.

Tysk Sørætsdag.

Den 13. April d. A. Kl. 3 $\frac{1}{2}$ Fm. kolliderede Hamburgedamperen »Ludwig«, der var paa Rejse fra Hamburg til Stolpmünde, med det paa Adlergrunden liggende Vrag af den danske Damper »Norden«, og led derved saa betydeligt Havari, at den maatte anløbe Swinemünde som Nødhavn og efter dér at have udløst sin Ladning gaa til Stettin for at dokke. Ved Kollisionen var der sket forskellige Beskadigelser, Forstævnen var bleven trykket ind, og tyve Plader var bleven ødelagt og maatte fornyes. Kollisionsskoddet var derimod forbleven tæt, hvad der havde reddet Skibet fra at synke.

Damperens Sted var inden Kollisionen sidste Gang bleven bestemt kort forinden Midnat; d. 12. April Kl. 11 Em. havde man nemlig faaet Dornbusch Fyr i Sigte, og Afstanden til dette var ved en Firestrøgerspejling bleven bestemt til 3 Sm. Masten af Vraget var pludselig kommen til Syne forude om Bagbord paa anden Styrmands Vagt, hvorefter Kaptajnen straks var kommet til Stede. Kollisionen havde imidlertid paa dette Tidspunkt ikke længere kunnet undgaas.

Under Vidneførslen i Sagen oplyste Føreren af »Ludwig«, der havde faret en Del paa Østersøen og vidste, at Strømmen til Tider kunde forsætte et Skib meget betydeligt, at han ved at sætte sin Kurs stedse havde taget Hensyn til Strømsætningen. Det var ham endvidere bekendt, at man ikke bør passere Syd om Vraget; dog havde han efter den sidste Pejling ment at være tilstrækkelig langt fra Vraget og var derfor af den Anskuelse, at Ulykken skyldtes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Vraget ikke er afmærket med nogen Lysbøje. Et ældre Søkort, i hvilket Vragets Plads dog ikke var afmærket, havde stedse henligget i Bestiklukafet til Brug for den Vagthavende paa Broen; ganske vist eksisterede der ogsaa et nyt Kort

om Bord, hvor Vragets Plads var afmærket, men dette havde man imidlertid villet skaane, idet man mente at kunne klare sig med det gamle Kort.

Paa Rettens Foranledning var der fremskaffet Oplysninger om Vraget af »Norden«, af hvilke det fremgik, at dette siden d. 24. November 1907 har henligget 3 Sm. Syd for Adlergrundens Fyrskib i 6 Meter Vand. Det kejserlige Küstenamt i Stettin har meddelt, at Vraget hidtil hverken er bleven oplyst eller fjernet, fordi det tyske Reichsmarineamtet ikke har villet anerkende at have nogen Forpligtelse til at iværksætte disse Forholdsregler. Alligevel havde man nu besluttet at udlægge en Lysbøje ved Vraget. Alle andre Forholdsregler var dog unyttige, da det paagældende Farvand paa Grund af dets urene Beskaffenhed burde undgaas af Skibsfarten. Ikke heller vilde der ved omhyggelig Navigering kunne forekomme Sammenstød med Vraget, som ved Lavvande næsten ligger tørt.

I Overensstemmelse med Rigskommissærens Paa-stand udtalte Sørættens i sin Kendelse, at Føreren af »Ludwig« havde bedømt Strømsætningen forkert, og at dette i Forbindelse med mangelfulde Instruksjoner til Styrmandene havde foraarsaget Ulykken. Dog maatte det samtidig beklages, at de paagældende Myndigheder hidtil havde ladet det, navnlig for den mindre Skibsfart, farlige Vrag henligge uden Belysning.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring i Markedet fra sidste Uge. Fra Danmark og svenske Sundhavne er fremdeles flere Laster for Østersøhavne; tyske Havne har intet nævneværdigt, og for de enkelte smaa Partier, der fremkommer, er Raterne saa lave, at der ikke reflekteres derpaa. Syd- og Vestsverig har fremdeles nogle Trælaster for prompt og senere Afskibning, Østnorge har atter nogle flere Islaster til lidt bedre Rater, og Petersborg er stadig aaben for Oljekageskibe og betaler noget højere Rater for passende Størrelser med fin Klasse, medens det øvrige Rusland er mat. Bottenhavet og Finskebugten er ikke egentlig mat for Ladninger, men Noteringerne er lave, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning, dog er den fremkomne Tonnage kun ringe. Returfragter Vest fra er der ikke Mangel paa, idet der fremdeles er flere Kullaster samt ogsaa nogle flere Claylaster, medens der kun er faa Foderstoflaster; Fragtraterne i denne Fart er stabile.

I den foreløbne Uge er bl. a. afsluttet:

90 Stdr. D/B & Boards Norrkøping/Brügge 38 Frçs.
100 Stdr. Brædder Kotka/Randers 21 Rm., 300 Tons
Oljekager Petersborg/England 11/Kulhavnbasis, 320 Tons
Oljekager Dunkerque/Helsingfors 11 Frçs., 340 Feld-
spath Kristianssand/Petersborg 6,75 Rm., 300 Tons Kul
Tynen/Rostock 6/6, 220 Tons Kridt Boulogne/Itzehoe 7/.

Med Hensyn til de mindre Skibe er der ingen Forandring sket i den foreløbne Uge. Korntrafikken fra Tyskland er endnu i Stilstand, paa Pladser som Rostock og Stralsund ligger der Skibe uden at kunne placeres endnu, og fra Barth er endog Skibe gaaet ledig i sidste Uge; men i Løbet af denne Maaned maa det vel give et Omslag til det bedre; der søges ellers Skibe for Havre fra Barth, Stettin, Colberg og Rügenwalde 4 $\frac{1}{2}$ M., men Partier paa 80 og 100 Tons.

ab Kjøbenhavn er det ret livløst, og der sluttedes for Hvede til Åhus (Sverig) 9 Øre, Bomuldsfrøkager til Nakskov 13. Øre.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag. Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

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: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

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.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paantager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugsringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Kotka Hamnarbetare andelsforening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna lågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencou“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibslærer J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølback, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Lægster Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

„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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Fredag den 21. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Pafot
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Skagens Havn og tilbyder Assi-
stance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure,
no pay«. Baadens Telegramadresse er:
„URÆD“, Skagen.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Privato. Telefon-Nr. 6.

Adr.: St. Aonæ Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 5601

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

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 Havnengineeringens
Kontor.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

H. H. ADRIAN — Koppersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Hecksher & Søn, Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Frederik Hansen Skive.

Skibsproviantering.

Janus Andersen Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brngte Ankere og Kæder havestill Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.
Telf. 162

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr. „Mehren“.

Cadenius & Grahn

Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne, 21, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedør.
Telegr.-Adr.: „Veltelms“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for
Lanterner.

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibsførerstanden og Navigationsvæsnets Ordning.

Fra Hr. Kaptajn *Lugesen*, S/S. »Daisy«, har vi modtaget følgende:

Blandt de Sager, der i første Række berører Skibsførerstandens Interesser, indlæger »Kommissionsforslagene til Ændring i Navigations-Undervisningen« ubetinget en Særstilling — ja det er maaske ingenlunde for meget sagt, at denne Sag for nærværende i Betydning langt overgaar alle andre Spørgsmaal alene af den Grund, at den tager Sigte paa og betinger Standens hele Stilling i Fremtiden.

For mit eget Vedkommende havde jeg haabet og ventet, at der fra Skibsførere, hvis Stilling indenfor Standen og indenfor deres respektive Rederier giver deres Stemme Vægt, vilde være fremkommet en Opfordring om Tilslutning indenfor Skibsførerorganisationerne til de Bestræbelser, som har faaet Udtryk i de nævnte Forslag. Saa vidt mig bekendt er dette imidlertid endnu ikke sket, og jeg har derfor anset mig forpligtet til at bringe Sagen i Erindring, for om muligt at tilvejebringe en saadan Udtalelse om Tilslutning, inden det bliver for sent, og dermed faa godtgjort, at denne Sag ikke fra den samlede Skibsførerstand betragtes med Ligegyldighed, men at der i denne findes Sans for og Forstaaelse af, hvad der tjener dens og dermed alle danske Navigatorers Interesser.

Det er vel ikke udelukket, at en og anden Skibsfører endnu ikke har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med selve Kommissionsbetænkningerne, men kun med Uddrag deraf. Saadanne Førere maa det varmt anbefales snarest at gøre sig bekendt, saavel med Betænkningerne som med de ledsagende Skrivelser, henholdsvis fra »Foreningen til Søfartens Fremme« og »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«. Navnlig den sidste kan paa Grund af sin Oprindelse gøre Krav paa Skibsførernes Opmærksomhed.

Fra forskellige Hold har Kommissionsbetænkningerne været behandlet og bedømt gennem Artikler i Fagbladene: de har været kritiseret skarpt af flere Navigatører, og navnlig har Flertallets Betænkning været Genstand for ublid Behandling. Det er imidlertid ikke min Hensigt her at indlade mig paa nogen indgaaende Kritik, hverken for eller imod: dertil savner jeg baade Evner og Forudsætninger, ja jeg mener endog, at ingen enkelt Mand er i Stand til fuldt ud at bedømme de anbefalede Forholdsregler. Der kan vel i Enkeltheder være grebet fejl, men i det store og hele kan ingen betvivle, at de hver paa sit specielle Omraade fremtrædende Mænd, som udgjorde Kommissionen, efter bedste Evne og Overbevisning har røgtet det Hverv, Kommissoret paalagde dem — »At tage under Overvejelse en Revision af de gældende Bestemmelser for Navigator- og Maskinistuddannelsen i Overensstemmelse med Tidens Krav« — eller at de Forslag, der fremkom som en Frugt af deres Overvejelser, i høj Grad vil gavne saavel Nutidens som Fremtidens Navigatører, hvis de bliver vedtaget som Lov.

Det gaar i denne Sag som i enhver anden, der berører Skibsførernes Interesser. Det viser sig at være umuligt at skille disse ud som en særlig Del for sig, idet alle Navigatorers Interesser er nøje forbundne dermed, og det er derfor under Synspunktet fra disse samlede og uadskillelige Interesser, at jeg i det følgende vil behandle nogle af de Spørgsmaal, som Kommissionsbetænkningen giver Anledning til at drøfte.

Hvor beklageligt det end var, at Kommissionen ikke saa sig i Stand til at afgive en samlet Betænkning, og hvor divergerende Meningerne inden for den end viste sig at være om de forskellige Midler, saa fremgaar det dog tydeligt nok, at baade Flertal og Mindretal var enige om, at Tidens Krav gaar i Retning af mere omfattende

Kundskaber hos Fremtidens Skibsførere. Skal Standen, naar den i Fremtiden vejes, ikke findes for let, da er det af højeste Vigtighed, at Kravet fyldestgøres. Kommissionen har vist Vejen og Maaden, paa hvilken dette kan ske, og nu er det alle Navigatorers, men først og fremmest Skibsførernes, uafviselige Pligt først at erkende dette og derefter ved Tilslutning vise, at Kravet honoreres.

Det er muligt, at udvidede Eksamensfordringer til en vis Grad vil indskrænke Tilgangen af Navigatører. Men om saa var, vil dette da skade Navigatorernes Interesser?

Det lader sig ikke benægte, at Tilgang er en Livsbetingelse for enhver Stand. Men kan det anlages, at strengere Eksamensfordringer i den Grad vil indskrænke Tilgangen til Navigatorstanden, at denne maa do af Mangel paa saadan? Dette tror jeg ikke er tænkeligt: derimod maa skarpere Fordringer utvivlsomt føre til, at de ny Elementer, som tilføres den, bliver mere evnerige — og Standen vil derved hæves.

I Mindretallets Betænkning viser Tab. 16 Antallet af Elever paa Navigationsskolerne i Tidsrummet fra 1896—1905 inkl., hvoraf det synes at fremgaa med fornøden Tydelighed, at Tilgangen meget nær staar i ligefremt Forhold til Skibsfartens Udvikling og de gunstige Aar for denne. Intet kan være mere naturligt og heldigt for saavel Skibsfarten som for Navigatorerne. De fleste Skibsførere vil erindre Forholdene for 15—20 Aar siden, da de fleste Lukafer indeholdt 3—4 Navigatører, samtidig med at det var ret almindeligt, at Aspiranter indtraadte i »Det forenede Dampskibsselskab« med et kolossalt Antal foran til Forfremmelse. Kunde saadanne Forhold og en saadan Overfyldning tænkes at være i Navigatorernes Interesse? — Sikkert ikke; men af Udtalelser, der er fremkommet, kunde den Antagelse synes udbredt, at gyldne Tider for Navigationsskolerne er ensbetydende med udmærkede Forhold for Navigatorerne.

Maa det befrægtes, at de i Kommissionsforslagene krævede Kundskaber for Opnaaelsen af Styrmands- og Skipperbevis er saa svære at tilegne sig, at det vil udelukke eller dog i væsentlig Grad hæmme Tilgang af »det hjærnefriske Materiale fra de lavere Klasser, vi ikke kan undvære« — som en æret Kollega en Gang saa træffende udtrykte sig?

Dette Spørgsmaal, hvis Betydning ikke maa underkendes, er ofte bleven fremsat og har da ogsaa i Kommissionen været indgaaende behandlet. De ansete Skolemænd, som havde Sæde i den, er imidlertid kommen til det Resultat, at en ung Mand, udrustet med »almindelige« Evner, kan tilegne sig disse Kundskaber indenfor et rimeligt Tidsrum.

I nøje Forbindelse med dette Spørgsmaal opstaar et andet: Vil Omkostningerne i den Grad blive forøget, at en ubemidlet Sømand ikke vil være i Stand til ved Sparommelighed, af sin Hyre at lægge saa meget til Side før sin Skoletid, at han, med den Understøttelse Staten fremdeles antages at ville yde, vil kunne bestride dem?

Under den Kritik, som fremkom i Anledning af Forslagene, er disse Spørgsmaal bleven draget stærkt i Forgrunden, og navnlig har Navigatorerne vist Nidkærhed i at træde i Skranken for mindre begavede og mindre velstillede Brødre paa Søen. I den Retning vil det vist være vanskeligt at finde Mage til Uinteressethed indenfor nogen Stand eller hos noget Folk. I Grunden er der her leveret et smukt Bevis for, at Samfølelse og de sande demokratiske Principer ikke fornægtes blandt de danske Navigatører, og i saa Henseende kan Udlandet sikkert have meget at lære hos os. — Men alligevel synes jeg man maa foretrække at se lidt nøgternt paa Sagen.

De »hjørnefriske«, det er netop dem vi ikke kan undvære. Af mange andre Grunde kunde de maaske tænkes at ville holde sig borte, men jeg tror ikke, man behøver at nære den mindste Frygt for, at de lader sig skræmme af en Eksamen, som kan magtes ved Anvendelse af almindelige Evner. — De »andre« derimod, de i Samfundet saa uheldigt stillede, hvem almindelige Evner er nægtet, de maa, ligegyldig fra hvilken Samfundsklasse de udgaar, i vor Erhverv som i et hvilket som helst andet finde sig i at indtage en beskednere Stilling. Desværre maa det antages, at saadanne uheldige virkelig under de gamle Forhold til Tider har fundet Plads i Rækkerne; hvis dette ikke var Tilfældet, vilde der nemlig ikke kunne fremkomme saadanne Udtalelser, saa ydmygende for den danske Skibsførerstand som de, der er fremsat i de Betænkningerne vedlagte Skrivelser.

Hvad Omkostningerne angaar, da er det sikkert paa sin Plads at minde om, at der iblandt mine Standsfæller vil findes mange, som selv har maattet bestride disse af opsparet Hyre, og af dem har vel ingen følt denne Opgave saa uoverkommelig. Der er da næppe heller mange, som for Alvor tør paastaa, at det samme ikke skulde kunne lade sig gøre under de nuværende Forhold, og hvad de fremtidige angaar, da tør det ikke lades ude af Betragtning, at de Unge, som nu udgaar fra Folkeskolerne, i lige saa høj Grad vil staa rustet til at binde an med de ny og strengere Fordringer, som vi var med daværende for tyve Aar siden. Jeg tror derfor, at Standen trygt tør stole paa, at dens Interesser i disse Henseender ikke er truet ved Forslagene.

Kan Fordringerne endvidere skærpes som af Kommissionen foreslaaet, saa at Tilgangen til Navigatorstanden begrænses til Somænd med almindelige Evner, ikke derunder, — uden at Grundlovens § 83 derved krænktes, og den fri og lige Adgang til Erhverv beskares? —

I saa Henseende er en vis Frygt kommen til Orde blandt Navigatorer, og det vilde selvfølgelig være aldeles forkasteligt, om vor Stand vilde gøre Forsøg paa i nogen Retning at træde vor fri Forfatning for nær. I og for sig er det vel lovlige meget forlangt af os Læggfolk, at vi skulde kunne afgøre, hvorvidt Grundloven i et givet Tilfælde maa anses for at være krænkelse, men til Gengæld har vi imidlertid Kommissionens Ord for, at Erhvervet til Søs, hvad Navigatorerne angaar, maa være bunden Næring. Men selv bortset herfra, da har vi Grund til at tro, at hvor Staten kan gaa i Spidsen, dér kan vi andre følge efter. — Til hvormange Pladser under Administrationen, hvor Forfremmelse kan ventes, gives der vel Adgang for den, som ikke har bestaaet Præliminæreksamen, uden at det deraf kan skønnes, hvorledes »det almene Vel« ved nævnte Fordring direkte fremmes? Jeg har for mit Vedkommende endnu aldrig set eller hørt Tale om, at nogen anden Stand af Frygt for Forfatningsbrud har set sig ude af Stand til at modtage et Tilbud, som i alle Maader vil tjene til at hæve den. Naar det kommer til Stykket, turde der dog blandt Navigatorerne kun være faa med saa klart et Blik og saa skarp en Forstand, at de kan øjne et Grundlovsbrud i et almindeligt Krav om udvidede Kundskaber, og fra den Side skulde der altsaa ikke være noget til Hinder for at benytte en Lejlighed, som maaske sent vender tilbage.

Enhver Kundskabsforøgelse indenfor Standen er en Vinding for denne, og derfor vil ogsaa de to Forslag, som hver for sig virkelig repræsenterer en saadan, være til Standens Gavn. Kunde begge Forslag forenes under en fælles Form, vilde det samlede Resultat ogsaa i alle Maader gavne Navigatorstanden, højne den og gøre Fremtidens Standsfæller mere skikket til at opfylde de Krav, som Tiden i stede højere Grad vil stille til dem. Gives der overhovedet noget andet Middel til at fremme Standens Interesser, højne dens Stilling og bedre dens Kaar end dette, efterhaanden at lade alle dens Medlemmer træde et Trin højere op paa Kundskabsstigen og standse

Tilgangen af de Elementer, hvis Tilstedeværelse indenfor Rækkerne kun tjener til at overfylde disse, hæmme Fremgangen og nedsætte Standen i Stedet for at hæve den? — Om Enkellighederne i Forslagene kan man mene hvad man vil, lad dem blive kritiseret Mand og Mand imellem af Hjærtens Lyst, jo mere jo bedre, kun burde den Erkendelse vinde frem, at de tilsammen betyder et stort Plus i Standens Interesse.

Vore Repræsentanter i Kommissionen og i »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart« har gjort deres i denne Sag for at drage Navigatorstanden opad, og deres Navne under de paagældende Dokumenter berger for, at de har haft den fulde Forstaaelse af Sagens Betydning. — Men dette er ikke alt, hvad der bør gøres. Endnu staar det tilbage at tilvejebringe en samlet Udtalelse om Forslagene fra selve Navigatorstanden, og det bør være Skibsførerorganisationerne, »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874« og »Kjøbenhavns Skipperforening«, der her viser Vejen ved at rette en Henvendelse fra den samlede danske Skibsførerstand til rette Vedkommende om, at et af Forslagene eller dem begge i den Skikkelse, hvori de bedst lader sig forene, maa nyde hurtig Fremme.

Ganske vist kan hverken Medunderskriverne af Fællesrepræsentationens Henvendelse til Regeringen eller af selve Kommissionsbetænkningen ret vel tage Initiativet til en saadan, men jeg sætter min Lid til, at der endda indenfor de to Organisationers Bestyrelser vil findes Mænd, der har et aabent Blik for Sagens Betydning og vil forstaa at gøre det klart for Medlemmerne, at den danske Skibsførerstand ikke bør tie i Spørgsmaalet om Navigationsvæsnets Ordning.

H. C. Lagesen.

Kjøbenhavn, d. 21. August 1908.

Efter at store Strækninger af Kajerne og Vejene i Kjøbenhavns Frihavn i det sidste Par Aar har henligget i et Kaos af Brosten og Bygningsmateriale, nærmer sig nu de i sin Tid her i Bladet omtalte betydelige Udvidelser og Forbedringer deres Fuldførelse.

Paa Spærværket til Taarnene paa den sydlige Gavl af det ny store Skur II—III paa Østmolen hejstes i Lørdags Kransene.

Dette Pakhus, der saa vidt vides er det største i sin Slags, som er bygget i Skandinavien, er opført af Jernbeton af A/S. Emanuel Jensen & H. Schumacher.

Ved sin udmærkede praktiske Indretning er dette Pakhus en Pryd for Frihavnen; men i arkitektonisk Henseende er det ogsaa værd at lægge Mærke til hvor meget der er opnaaet uden at ofre nævneværdige Beløb.

Set fra Langelinies Promenade tager det sig helt stateligt ud.

Man maa haabe, saavel for Redernes som for Havnens Skyld, at den slække Periode, i hvilken Skibsfarten befinder sig, snart maa ophøre, saa Godsmængderne igen, i stede stigende Masse, vil strømme ind til Havnen, saa de to gamle upraktiske Træskur paa den nordlige Del af Østmolen i en nær Fremtid maa forsvinde og blive erstattet med Bygninger i Lighed med Skur II—III.

Et andet stort Byggeforetagende indenfor Frihavnen, der ogsaa nærmer sig sin Fuldførelse, er Kulsiloen paa Dansk Kul Kompagnis Plads. Denne Kulsilo, hvor øverste Etage og Skillerummene var af Træ, brændte som bekendt i Fjor.

Nu opføres alle Skillerum, hele øverste Etage, ja, endogsaa Taget af Jernbeton, saa der findes bogstavelig talt intet, der kan brænde af selve Bygningen.

Her udføres Arbejdet af Ingeniør Schøller.

Udvandringen til De forenede Stater. Fra Hamburg skrives til »Frankfurter Zeitung« i Anledning af Offentliggørelsen af de sidste statistiske Meddelelser om Emigrantrafikken fra Tyskland:

Udvandringen fra Tyskland til Amerika har som bekendt hidtil været Hovedindtægtskilden for de to store, tyske Selskaber Hamburg—Amerika Linien og Norddeutscher Lloyd, men desværre viser det nu foreliggende statistiske Materiale for den til Slutningen af Juli Maaned forløbne Del af Aaret, at Passagerantallet sammenlignet med den tilsvarende Periode af det foregaaende Aar er formindsket med ikke mindre end 202,883. Hvad denne Nedgang i Antallet af Emigranter betyder for de to nævnte Selskaber, kan man tilnærmelsesvis forestille sig, naar man erindrer, at disse til Trods for Nedgangen maa opretholde deres Ruter med det samme Antal Dampere. Det mindste Beløb, der betales pro Persona af Mellemdækspassagerer er 120 Mk., og en Formindskelse i Passagerantallet af 202,883 vil derfor svare til en Nedgang i Brutto Indtægt af omkring 24,300,000 Mk., hvad der sikkert ikke vil undlade at have en betydelig Indflydelse paa de to store Dampskibsselskabers Aarsberetning.

Tilmed kan det næppe antages, at denne Nedgang i nogen nævneværdig Grad skulde kunne genoprettes i Løbet af de tilbageværende fem Maaneder, eftersom Høstsæsonen i Amerika, der sædvanligvis plejer at yde det største Kontingent til Udvandringen Vest paa, allerede nu er forbi.

Hof- og Stadsretsdøm. Kjøbhm. 17. Aug. (R. B.) Hof- og Stadsretten har i Dag dømt Finansministeriet til at betale Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise 581 Kr., med Renter 5 pCt. p. a. fra 13. Juni 1906, hvilket Beløb Selskabet havde betalt for meget i Skat, da Overskatteraadet ved sin Kendelse af 18. Maj 1906 havde eragtet, at Selskabet ikke havde udøvet nogen til Fradrag i Skatten berettiget Virksomhed i Udlandet. Rotten skønnede, at ikke alene den af Selskabet i Middelhavet og paa de norske Kyster drevne Bjergningsvirksomhed, men ogsaa det af Selskabets her i Landet stationerede Skibe foretagne Bjergningsarbejde, naar det foregik udenfor dansk Søterritorium, var Virksomhed i Udlandet. Der skulde derfor ikke betales Skat af Indtægter for saadanne Bjergningsarbejder, hvorfor Retten kom til ovennævnte Resultat.

De tyske Skibsrederes Centralforening har fornylig oprettet et Forhyringsbureau i Rotterdam under Navn af »Heuerstelle des Zentralvereins Deutscher Reeder« i det derværende tyske Sømændshjem. Bureauet skal i Lighed med de allerede bestaaende i Kiel, Königsberg og Lübeck skaffe Mandskab til Skibe tilhørende Medlemmer af Foreningen, der sejler paa Rotterdam og paa denne Plads skal paa mønstre Mandskab. Ved Forhyringen erlægges det sædvanlige Forhyringsgebyr, 1,50 Gylden for Hyrer under 60 Mk. om Maaneden og 2 Gylden for Hyrer derover, uden yderligere Udgift for Rederiet og Sømanden. (»Hansa«.)

Panik om Bord paa en Dampere. Lissabon, 17. August. (R. B.) I Følge hertil indløbne Meddelelser opstod der Ild om Bord paa den hollandske Dampere »Amstland«, da denne med 299 Passagerer, hovedsagelig Spaniere og Portugisere, om Bord befandt sig en Dags-

rejse fra Rio de Janeiro. Trods Kaptajnens Bestræbelser for at berolige Passagererne, opstod der Panik om Bord, og c. 20 Passagerer greb deres Tilflugt til en Redningsbaad, der sattes i Vandet. Da Slæbetrossen sprang, kæntrerede Baaden, og det lykkedes kun 6 af de om Bord værende, alle Portugisere, at redde Livet ved Svømning. Ilden blev hurtig slukket. Damperen »Amstland« gaar i Fart mellem Sydamerika og forskellige evropæiske Havne.

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.

Literatur.

J. A. D. Jensen: Danske Søfartslove, samlede og udgivne med Indenrigsministeriets Understøttelse. 2. Udgave. Anmeldt ved Overretsassessor B. S. Friis.

Ved at paabyde, at der om Bord i ethvert dansk Skib skal findes et Eksemplar saavel af selve Søloven som af de Forskrifter og Reglementer, der er udfærdiget i Henhold til den, har Staten paataget sig en moralsk Forpligtelse til at sørge for Tilvejebringelsen af en Lovsamling til Brug for Skibsfarten, og denne Forpligtelse er forlængst indfriet ved Udgivelsen af den foreliggende, i Søfartskredse velkendte Haandbog.

Dennes 2. Udgave, der er forøget med de i de senere Aar udkomne Love, forsaavidt de angaar Skibsfart, saasoni Strandingsloven, Loven om Tilsyn med Dampfartøjer, Ulykkesforsikringsloven, Meterloven og Konsulatloven, omfatter et forholdsvis betydeligt Lovstof, der er valgt med Kyndighed og Omsigt, og Brugen af Bogen, i hvilken ministerielle Resolutioner, vedrørende enkelte Tilfælde nu er samlet i et særligt Afsnit, lettes ved oplysende Henvisninger og Registre.

Naar Publikums Adgang til at gøre sig bekendt med Indholdet af de gældende Love er vanskelig og omstændelig, opstaar der Trang til mindre Lovsamlinger, indrettet til Brug i særlige Livsforhold, og Navigationsdirektøren, Kommandør Jensen, fortjener Paaskønnelse for den udmærkede Maade, hvorpaa han for Skibsfartens Vedkommende har imødekommet denne Trang.

Kaptajn Brudes Redningsbaad „Uræd“.

Dampskibet »Maja«, der ankom fra Hamburg hertil d. 14. ds., medbragte den norske Redningsbaad »Uræd« samt Konstruktøren af Baaden, Kapt. Brude.

Denne mærkelige Type af en Redningsbaad, som vistnok ikke tidligere er set her paa Pladsen, og som kun

er lidet kendt herhjemme, fortjener sikkert nærmere Omtale.

Baaden er ægformet, 14 Fod lang, 7 Fod bred og omtrent samme Dybde, og er beregnet til 20 Personer med et Dybgaende af c. 2½ Fod; den er over Vandlinien forsynet med en solid Stødliste, hvortil er anbragt en i Bugter hængende Redningsline.

Paa Overdelen findes et lavt Gelænder, hvortil Aarer og Rundholter kan fastsures, et lille Taarn med 4 smaa Koojne, 2 store Mandehuller, det ene i Forenden, det andet i Agterenden, fra hvilke Baadtallierne let kan udhugges. Mandehullerne kan lukkes med vandtætte Dæksler. Endvidere er anbragt en Opstander til Mast med Latinersejl; der findes to Sejl om Bord, et til Magsvejr og et til Storm. Agterskibet er forsynet med Køl og Ror, og desuden er Baaden, der er bygget af tynde Staalplader, forsynet med Bundtanke, delt i fire Afdelinger, som kan anvendes til en rigelig Forsyning af fersk Vand. Lader man sig glide ind i Baaden, forbavses man straks over den rummelige Plads og man kan næsten sigge Hygge, der findes her, i Modsætning til de almindelige Redningsbaade, som nærmest er allfor belemede med Inventar. Langs Siderne hele Baaden rundt findes en Bænk med polstrede Hynder og Rygstød og under Bænken en Række vandtætte Tanke til fersk Vand, Petroleum, Brød og Proviant.

Over Kisten til Sænkekølen er anbragt et ret stort Bord, endvidere findes Kogeapparat, Kompas, Navigationsrekvisiter, Lanterne og Pumpe.

Baaden styres med Rorpind saavel over som under Dæk, eftersom Vejrforholdene tillader det, og den skal efter Sigende være ganske velsejlende og let at manøvrere med; alle løbende Grejer skærer gennem Vejvisere under Dæk.

Kaptajn Brude, som i Foraaret har foretaget en Rejse med denne Baad fra Bergen til London, og med en Baad af lidt større Dimensioner (18 Fod lang) en Rejse fra Aalesund, over Atlanterhavet ved Vintertid, til Boston, hvortil han ankom d. 7. Januar efter c. 2½ Maanedes Rejse, erklærer, at Baadens Bevægelser er meget rolige selv i meget svær Braadsø.

Der er ingen Tvivl om, at denne Baad besidder udmærkede Egenskaber, og den søvante Del af en Skibsbesætning vil næppe heller betænke sig paa at betro sig til den. Et Spørgsmaal bliver det dog vist, om det vil lykkes ved en pludselig opstaaende Katastrofe at faa Passagerer i den; men som Redningsbaad til almindelige Lastskibe kan den sikkert anbefales, fordi den, uanset sine øvrige Egenskaber, paa Grund af sin Form, ikke tager mere Plads op end en almindelig Baad, er meget stærkere, kan anbringes i Baadklamper og er let at sætte ud.

Sløje Tider.

Sejlskibsfart paa Esbjerg.

Vi har fra Hr. Skibsinspektør Skou i Esbjerg modtaget nedenstaaende Artikel, der i vide Kredse vil blive læst med Interesse.

Vel erkender jeg, at Tiderne er sløje for de mindre Sejlskibe, men jeg kan dog ikke frigøre mig for den Tanke, at mange af Rederne og Førerne af disse Sejlskibe ofte selv har en Del Skyld i, at der ikke er saa meget at sejle med, som der kunde være, og at de udbudte Ladninger enten gaar pr. Damper eller pr. Lægter og saaledes unddrages Sejlskibene. Denne Betragning gælder saaledes for Esbjergs Vedkommende,

hvor der kunde blive megen Sejlads netop for saadanne Skibe af 100/120 Tons d. w.; baade med Is, Træ, Cement og navnlig Brosten, som her kommer store Masser af, men det meste gaar nu pr. Damper og Bane begrundet paa, at Sejlskibene fordrer omtrent den dobbelte Fragt for samme Vej længde her paa Vestkysten som paa Østkysten. Det er hovedsagelig de danske, som fordrer saa store Fragter, hvorfor den største Sejlskibstonnage, der kommer her, ogsaa er Hollændere og Tyskere.

Jeg erkender ogsaa, at Vestkysten kan være slem nok i de værste Vintermaaneder, men om Sommeren, ser jeg ikke, at dette Farvand kan være værre end saa mange andre Steder, t. Eks. i den yndede Østersø med dens hyppige Taageperioder og mange vanskelige Grunde. Her har vi dog, med Undtagelse af Horns Rev, som er vel belyst, et temmelig rent Farvand, og selve Besejlingsforholdene paa Esbjerg for den Slags Skibe maa jo ligefrem kaldes glimrende, hvilket vist de fleste vil erkende, som har været her.

Alligevel synes det næsten at være umuligt at faa fornøden Sejltonnage hertil til en rimelig Betaling, og til Eksempel paa, hvor vanskeligt det er, skal jeg nævne ét af flere Tilfælde. Vi havde for nogen Tid siden Ordre paa 3/500 Tons Rug fra Kjøbenhavn til Esbjerg. Vi søgte alle mulige og umulige Steder for at finde Sejlskibe, da Købmanden helst vilde have Partiet hjem i mindre Ladninger paa c. 100/125 Tons d. w. Her var allsaa Ladning til 4 à 5 Skibe. Vilkaarene lød paa at laste fra en Damper ved Larsens Plads i Kjøbenhavn, Ladningen kunde saaledes indtages paa mindre end én Dag, samt Losning her, der var beregnet til to Dage. (Det bemærkes, at Losningen af Kornvarer her sjældent tager mere end nogle Timer for et saadant Skib, da der losses med Elevator; men der maa i Reglen stipuleres et Par Dage i Tilfælde af Tørn ved Elevatoren).

Disse Belingelser maa dog kaldes gode, men desuagtet var det ikke muligt at faa Sejlskibe selv til 5 Mark pr. Ton; mere var det umuligt for Købmanden at betale, da han ellers kunde faa det billigere pr. Bane. Vi maatte derfor bide i det sure Æble og tage hele Partiet pr. tysk Lægter à 5 Mark pr. Ton; denne afgik fra Kjøbenhavn d. 2. Juli, ankom hertil d. 6. om Middagen og havde udlosset sine 500 Tons d. 7. om Middagen, hvorefter den afgik samme Dag. Dermed var disse 2,500 Mark ude af Lommen paa vore danske Smaasejlere.

Der er vel nok nogle, der vil bemærke, at Esbjerg ikke kan byde paa Udlast. Denne Opfattelse er nu ikke aldeles korrekt, da vi ofte har Udlast herfra, men der vilde blive mere, hvis Skibene, som før nævnt, i hvert Fald vilde akceptere Fragter, som staar i nogenlunde Forhold til, hvad de faar paa den anden Side; thi selv om jeg, som ovenfor nævnt, erkender, at Fragterne i sin Helhed er daarligere, særlig i Aar, er det nu en Gang saadan, at Købmændene hernede ikke kan betale for deres Varetransport det dobbelte af, hvad der betales paa Østsiden, dertil er vore danske Statsbaner allfor store Konkurrenter. Jeg forstaar ikke, at 5 Mark her til Esbjerg fra Kjøbenhavn ikke skulde være lige saa godt og bedre end 2¾ Mark til Stettin, til hvilken Rate jeg har bragt i Erfaring, at der er blevet sluttet 600 Tons Gasrensingsmasse for i Foraaret fra Kjøbenhavn. Vi har selv haft en Kaptajn her, som bragte en af disse Ladninger. Han var heldig nok til at faa en Ladning Chamotte derfra igen hertil à 8 Mark pr. Ton; men han meddelte, at de fleste andre Skibe laa dernede fragsøgende. Jeg synes derfor, at selv om Smaasejlerne ikke altid kan gøre Rening paa Udlast herfra, saa ligger Hamburg, Harburg og Weseren forholdsvis tæt herved, og disse Havne maa dog til enhver Tid anses for fuldt ud at staa paa Højdepunktet med Stettin, hvad udgaende Ladning angaar.

Netop af den Grund finder jeg ingen Anledning til, at der forlanges den dobbelte Fragt hertil.

Ved de store Esbjerg-Havneudvidelser, som nu snart vil blive aktuelle, og hvortil der skal leveres baade Sten, Cement og Træ, vil der antagelig blive Brug for flere mindre Skibe i en Aarrække. Disse kan sikkert faa lønnende Beskæftigelse, naar blot deres Fragtforlangende vil blive nogenlunde moderat (i modsat Fald vil Leveringerne blive udbudt til fremmede og saaledes gaa fra os); jeg synes derfor det rigtigste vilde være, naar Tiden dertil er inde, at søge at faa saa mange Skibe, som der findes Anvendelse for, beskæftiget herved og ikke tage altfor meget Hensyn til det, som det antagelig menes, mindre bekvemme Farvand; dette vil sikkert være meget mere formaalstjenligt, end konservativt at fastholde de gamle opslidte Ruter, og klage over, naar disse begrundet paa stadig Tilførsel af Tonnage, bliver daarligere og daarligere.

H. N. Skou,
Esbjerg.

Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge ikke sket nævneværdige Forandringer i noget af de hjemgaende Markeder. De er alle mere end vel forsynet med Tonnage, der er villig til at acceptere de lave Rater, som tilbydes af Befragterne, og der har i de sidste Dage været fragtet ret livligt undtagen fra Østen og La Plata. For sidstnævntes Vedkommende er det Kampen mellem Rederne og Befragterne, som gør sig gældende, og længe kan det ikke vare, inden en af Parterne maa give efter. Der siges at være en Mængde Korn, som skal afskibes, og da Redernes »Combine« har bestemt sig til at fastholde de samme Rater for største Halvdelen af September som pr. August, er det slet ikke umuligt, at de ved fast Sammenhold kan føres igennem, hvilket vilde være af stor Betydning i Principet netop nu i denne Tid, hvor der har været saa meget Tale om Sæmmenslutninger blandt Rederne paa forskellige Omraader. Vel staar nogle Redere (der opgives c. 25 pCt.), der har Tonnage paa La Plata, udenfor Ringen, og derfor kan det ikke helt undgaas, at der slutes lidt til lavere Rater end de vedtagne, men skal Afloaderne først af med deres Korn, har det ikke saa meget at sige. I Kulfragterne er der igen lidt Bedring til Middelhavet, og ligeledes til Østersøen, hvor der viser sig mere Fasthed, men i andre Retninger holder de sig temmelig uforandret.

Østen har næsten ingen Tonnage taget. Saigon betalte 15/ for Ris til Dunkerque og 16/ til Reunion og/eller Mauritius. For Erts fra Marmagoa betales 10/9 til Barrow pr. Oktober. Bombay og Kurachee er nominelle paa Basis af henholdsvis 7/ og 7/6.

Sortehavet etc. har fragtet noget livligere men dog langt fra efter den samme Maaleslok som i tidligere Aaringer, da Kornet kommer saa langsomt frem. I Odessa er Tønnen meget lang. Nikolajeff har betalt 6/ Rotterdam, 6/10¹/₂ Hamburg pr. August for store Baade og Kherson 6/9 L. H. A. R., medens Sulina betalte 6/3 à 6/6, Donauen 6/9, Option Hamburg 6 d. ekstra.

Middelhavet ligger uforandret flovt. For Erts slutes der til 4/9 Porman/Middlesbro, 4/3 Algier/Tyne, 5/ Karthagen/Glasgow, 5/7¹/₂ Limiona/Rotterdam, alt med fri Despatch. Fra Torreveija betales 11/ for Salt til Kalkutta. Bilbao Ertsfragterne er nærmest flovere paa Basis af 3/9 à 3/10¹/₂ Middlesbro, 3/10¹/₂ Rotterdam, 4/7¹/₂ Boulogne.

Nordamerika benyttede sig af Lejligheden til at skaffe sig billig Tonnage og fragtede livligere end sæd-

vanligt, særlig Golfen og Bomuldspladserne. Fra Wilmington slutedes nogle September Dampere til 22/6 Liverpool eller Bremen, og Savannah betalte 25/6 à 27/6. Paa Netto Charter fra Golfen betales 9/3 à 9/9 pr. Oktober/November til U. K. eller Kontinentet, 9/9 pr. Novbr./Decbr., Option Danmark 11/3 én, 11/6 to Lossehavne. For prompt Lastning blev der betalt 1/9 pr. Qr. Baltimore/Dunkerque og 2/7¹/₂ pr. November New York/Middelhavet. For Petroleum fra Filadelfia til Japan (2 Havne) betales 22 Cents. Træfragterne fra Kanada er en Kende bedre, der slutedes til 32/6 à 35/ fra Campbelton eller Newmills til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 35/ fra Miramichi.

La Plata har af forannævnte Grunde kun sluttet meget lidt. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet slutedes enkelte Baade pr. August/September til 10/9 à 11/ O. C., 9/6 à 9/9 fra Buenos Aires eller La Plata, 11/6 fra Colastine pr. August.

Østersømarkedet viser endnu ikke nogen Bedring. Der er ikke mange ny Laster, eller ogsaa skjuler Befragterne dem godt, hvorimod der er ret rigeligt med Tonnage, især Dampere over 1,500/1,600 Tons, idet mange Redere har holdt deres Dampere aabne for Eftersæsonen, men udelukket er det alligevel ikke, at næste Maaned kan bringe en Forandring til det bedre. St. Petersborg og de øvrige russiske Østersøhavne er uforandret flove. Riga har sluttet til 19/ à 20/ D/B. Østkysten, Hfl. 13/13¹/₂ for Kappbjælker til Holland, Frcs. 27 D/B. ¹/₄ Boards Rouen, Frcs. 28¹/₂ D/B. Honfleur (500), 27/6 D/B. ¹/₃ Boards Barrow, Mark 21 pr. Favn Kortprops Rotterdam. De tyske Havne har ikke meget at byde paa. For Sukker fra Danzig noteres omkring 5/ pr. Ton til London eller Amsterdam. Königsberg noterer nominelt 1/1¹/₂ Hvedebasis London eller Rotterdam og Memel 5/9 for Sveller til Boness, 5/6 à 5/9 London. Blandt de sidste Afslutninger fra Botten nævner vi 20/ D/B. ¹/₃ Boards Kronstadt/Hull, 26/6 Sundsvall/Dublin (580), 22/ D/B. Hernøsand (3 Pladser) Aberdeen (550), 18/6 D/B. ¹/₅ Boards Gesle/Grimbsby (950), Frcs. 63¹/₂ D/B. B. Sydfinland (3 Pladser)/Sevilla og Tarragona (575), Frcs. 34 pr. Std. Staver Kristinestad/Ghent (450).

Kulfragterne ligger lidt bedre til Middelhavet og Østersøen, men Ekspeditionen er gennemgaende langsom, og adskillige Dampere har nu igen maattet kæmpe for Liggedagspenge. Fra Østersøen er der sidst betalt 3/4¹/₂ à 3/6 Kronstadt, 3/4¹/₂ à 3/7¹/₂ Swinemünde, 4/3 à 4/6 Stockholm, 4/1¹/₂ Tyne/Memel (1,700), 4/ à 4/1¹/₂ Forth/Kiel (1,600/2,200), 3/10¹/₂ Boness/Libau (1,900) 4/6 Forth/Sønderborg (1,100), 3/10¹/₂ West Hartlepool/Kolding (1,800), 4/3 Forth/Nykjøbing F. (1,100), 5/3 Tyne/Lissabon (1,500), 5/6 Oporto (1,800), 6/9 Barcelona (3,200), 5/9 à 5/10¹/₂ Genua eller Spezzia (3,000/3,300), 5/6 Aleksandria (3,600). Fra Cardiff blev der bl. a. betalt 3/6 à 3/7¹/₂ Kronstadt, 3/9 Antwerpen (2,400), 5/4¹/₂ à 5/9 Genua eller Savona, 6/ Genua for en enkelt, prompt 3,000 Tons Baad, 6/3 Venedig, 5/6 Aleksandria, 5/3 Port Said, 12/6 Bombay, 5/6 Las Palmas, 12/9 à 13/ La Plata pr. September, 10/ pr. November/December.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 71/1008, afsagt den 12te August 1908. Tiltalte H. E. B., der fra 19. Jan. 1907 havde været udmønstret paa ubestemt Tid som Matros med S/S. »Oscar II« af Kjøbenhavn, rømte i New York d. 24. Marts s. A.

Dømt efter Solovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. ¹⁶/₁₈₉₇, afsagt den 12te August 1908. Tiltalte W. J. S., der fra 23. Jan. 1907 havde været udmønstret paa ubestemt Tid som Fyrbøder med S/S. »Oscar II« af Kjøbenhavn, rømte i New York den 9. Februar s. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Fra Sø og Land.

Danske Søfolk afgaaet ved Døden i Udlandet. I Følge Beretning fra den danske Konsul i Liverpool er Andreas Lyngge, Matros paa »St. Dunstan« af Liverpool, afgaaet ved Døden d. 27. Oktober f. A. i Caleta Buena. Afdøde var 47 Aar gammel, født i Kjøbenhavn og ugift.

Oplysninger om den afdødes Slægt og Hjemsted bedes indsendt skriftlig til Udenrigsministeriet.

I Følge Beretning fra den danske Konsul i Algier er Sømand Hans L. Petersen, født i Kjøbenhavn d. 10. Juli 1882, omkommen ved Drukning d. 14. f. M. i Algiers Havn.

Den forulykkede var forhyret med engelsk Dampskib »Nador«. Oplysninger om afdødes Slægt og Hjemsted bedes indsendt skriftligt til Udenrigsministeriet.

De engelske Søopmaalinge. Det er, som bekendt, et stort Arbejde, som det engelske Admiralitet i Tidernes Løb har ladet udføre og den Dag i Dag endnu lader udføre i saa at sige alle Verdenshave, et Arbejde, som hele Jordens Skibsfart har Nytte af.

Af en officiel Meddelelse i »Geographical Journal« fremgaar, at otte Orlogsmænd, assisteret af fire mindre, fragtede Skibe, bemandede med 87 Officerer og 794 Mand i Aaret 1907 har været sysselsat med hydrografiske Opmaalinge i Moderlandets Farvande og ellers forskellige Steder paa Jorden. Af det Arbejde, der er udført, skal blot som et Kuriosum auføres, at man i Fjor har opdaget ikke mindre end 508 Rev og Banker, farlige for Skibsfarten, og bestemt disses Plads. Omtrent 650 engelske Mil Kyststrækning er bleven kortlagt, og der er af Opmaalingsskibene blevet oplodet 4,436 engelske Kvadratmil. Der er i Fjor blevet udgivet 87 ny Kort, medens over 500 Plader har faaet betydelige Kættelser og Tilføjelser. Der er ligeledes i Fjor til den britiske Regering samt til almindeligt Brug for Skibsfarten blevet trykt 486,392 Kort af det hydrografiske Departement under Admiraltetet. (»Berl. Tid.«)

Lysfænomenet Natten til 1. Juli. Natten mellem 30. Juni og 1. Juli var den nordlige Del af Nattehimmelen paafallende lys. Meteorologisk Institut har fra forskellig Side modtaget Meddelelser om det smukke Lysskær, hvis usædvanlige Karakter forhojedes derved, at Terrængoustaudo, saasom Huse, Flagstænger o. l. blev stærkest belyst paa den nordlige Side, hvad man ikke er vant til at se. Endnu kl. 11 om Aftenen kunde man ved Kjøbenhavn uden Vanskelighed læse fint Tryk. Fænomenet er iøvrigt ikke alene indtaget her i Landet, men ogsaa i vore Nabolande. I Betragtning af den almindelige Interesse, som Lysfænomenet vakte, skal Institutet fremkomme med følgende Bemærkninger:

Lysot, der beskrives som gyldent-hvidt, havde ikke Karakter af retliniede Stråler. De sunne Uensartetheder, der fandtes i Lysfordelingen, mindede snarere om de Striber og Sammenhobninger, man kender fra fine lette Skylør (Cirrus-Stratus). En spektroskopisk Analyse af Lyset fra Nattehimmelen viste, at Fænomenet næppe var selvløsende, men at Lyset uden Tvivl stammede fra Solen.

Efter Institutets Formening skyldes Lysfænomenet den Omstændighed, at der i de øvre Egne af Atmosfæren har været udbredt betydelige Mængder af faste Smaadele (saasom Isuaale eller Støv), og at disse Smaadele har været saa højt over Jordoverfladen, at Solstrålerne har kunnet gaa til belyse dem, selv ved Midnat, som Folger heraf flyttede Midten af Lyset sig efterhånden med Solen fra NV. til NØ. Under visse nærmere Forudsætninger er man i Stand til at beregne den Højde, hvori disse Smaadele har staaet over Jordoverfladen.

Beregningerne, der dog først svarer til lagtagelser fra 5. Juli, fører til, at Smaadeleene den Aften har staaet i en Højde af c. 90 Kilometer (c. 12 danske Mil) over Jordoverfladen.

Af forskellige Grunde forekommer det endvidere Institutet sandsynligt at antage, at de omtalte Smaadele har været Støvpartikler, og at disse Partikler i Modsætning til, hvad der var Tilfældet i 1883—85, (i hvilke Aar man saa et lignende Lysfænomen) ikke i Aar stammede fra vulkanske Udbrud paa Jorden, men derimod var opsamlede af Atmosfæren under Jordens Devægelse gennem Himmellrummet.

Havarier og Forlis.

Alliance, Skonnert af Lysekil, der som meddelt grundstødte paa Sydenden af Amager, er bragt flot af Svitizers og ind til Dragør for foreløbig Tætning.

Christiania, Barkslib af Mariehamn, har Natten til 8. ds. i Drogden været i Kollision med Skonnerten »Golgatha« af Riga, der fik nogen Skade ovenbords. »Christiania« fortsatte Rejsen hertil ubeskadiget. »Golgatha« reparerer her.

Marie Anna, 3/m. Skonnert af Riga, har maattet sættes paa Grund Nord for Kjøge Havn. Skibets Anker fik ved Udsejlingen fra Havnen fat i Skibets Bund og slog Hul.

Glenfiulas, Dpsk. af Glasgow, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Aarhus til Aalborg med en Ladning Foderstoffer og Kunstgødning paa Grund ved Slotterhage, men kom straks flot i løk Tilstand; Skibet ankom til Aalborg med hele Forskibet fuldt af Vand; Ladningen har lidt betydelig Skade. Skibet maa repareres.

Agra, Barkslib af Kristiania, er paa Rejsen fra Sundsvall til London med en Ladning Træ indslæbt til Helsingør i løk Tilstand.

Anna, Skonnert af Fredericia, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Svørig til Hjemstedet med en Ladning Sten blevet paasejlet i Øresund af en ubekendt Damp, som uden at bekymre sig om Sejlerens Tilstand fortsatte Rejsen. »Anna« fik en Del ovenbords Skade men kunde dog fortsætte Rejsen.

Valdemar Sejr, Skonnert af Råå, er d. 16. ds. kommet paa Grund i Kallundborg Fjord.

Emilie, Barkslib af Fano, har paa Rejsen fra Cuba til Havre mistet sine Mastor i Atlantorhavet omtrent paa 39° N. Br. og 69° V. Lgd. Skibet er indkommet til New York; alt vel om Bord.

Anna, Barkslib af Vejle, er i Begyndelsen af d. M. strandet ved Parapate og sunket. Mandskabet er reddet. Skibet, der er bygget af Jern i 1852, maalte c. 574 Netto Reg. Tons.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Rimfaxe«, bygget af Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri for Regning Dampskibs-Aktielselskabet Skandia, Kjøbenhavn, foretoges d. 3. ds. officiel Provetur i Sundet, der i enhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar, forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanisk Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 210' 0" langt i Hoveddækket, 32' 0" bredt og 14' 1½" dybt i Rummet og forsynet med Triple Expansionsmaskine med Overflade-Kondeensation paa 480 indicerede Hestes Kraft.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlere.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Swansea 11./8. til Kanada. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Hull 17./8. til Kronstadt. — Goncralkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newport 18./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 17./8. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Portished 8./8. til Savannah. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Bona 10./8. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. St. Petersburg 18./8. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Emden 17./8. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Hull 18./8. til St. Petersburg. — Johan Siem, Knudsen, ank. Lübeck 18./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Methil 17./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Rotterdam 16./8. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Rotterdam 16./8. — Nordsoen, Gram, afg. Goole 18./8. til Tøborg. — Nexos, Basse, ank. Manchester 17./8. — Fylla, Christensen, afg. Perna 16./8 til Antwerpen. — Cito, Jepsen, ank. Norrkøping 16./8. — Napoli, Brinch, afg. Hartlepool 15./8. til Sevilla. — Nerma, Schiff, afg. Esbjerg 17./8. til Børntislund. — Alfa, Lauritsen, passeret Helsingør 16./8. til Trångsund. — Hebe, Gregersen, ank. Hull 18./8. — Nautik, N. Nielsen, passeret Deal 18./8. til Grimsby. — Dagmar, Mathiasen, ank. Kotka 18./8.

(Fortsættes Side 434.)

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 retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

(Fortsættelse fra »Dansk Søfartstid.« Nr. 47.)

- 1877. Baas fundet, Sandtorvstrømmen, Norge.** NV. for Hollovoru (Sandtorv) Fyrhulpe er fundet 3 m Baaen Sandtorvholla i Mærket, Hol Kirke til Skoven paa Haarbergneset.
- 1878. Grund fundet, Tysnesen N. Vaagebugten.** Paa Tysnesen N.-Side er fundet en 5 m Grund. 60° 2' 57" N. Br. 5° 32' 0" Ø. Lgd.
- 1879. Tønde flyttet, Twielsenflet, Elben, Tyskland.** I det S.-lige Farsvand ved Twielsenflet er den røde Stumpeføde a flyttet og ligger nu i 2 m Vand, paa 53° 36' 13" N. Br. 9° 35' 39" Ø. Lgd. Den grønne Vinkel i Twielsenflet Fyr med Formærkelser er forandret til Tendens nye Station.
- 1880. Vrag borttaget, Mittelgrund, Krauisand, Elben.** Ved den øvre Ende af Mittelgrund er Vraget af Everten »Dora« borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1549, København 1908).
- 1881. Fyrskibet »Genius Bank« atter udlagt, Jøde, Fyrskibet »Genius Bank« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1553, København 1908).**
- 1882. Vrag afmærket, Paapsand, Ems.** En Kulpram er sunket i 5 m Vand tværs af Paapsand, mellem Tønderne E7 og E7a, 740 m fra den sidste. En Vragtønde med S.-lig Topbetegnelse er udlagt tæt S. for Vraget. 53° 19' 42" N. Br. 7° 0' 6" Ø. Lgd.
- 1883. Vrag, Marken S. Zuiderzøe, Holland.** Et Fartøj er sunket S. for Marken, paa 52° 24' N. Br. 5° 9' Ø. Lgd.
- 1884. Vrag borttaget, Harderwijk NV, Zuiderzøe.** Vraget af Fiskerfartøjet, som var sunket paa Knar, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1554, København 1908).
- 1885. Dybde, Jmuiden.** Uden for og i Havneomrindungen ved Jmuiden er Dybden 9, m ved daglig Lavvande.
- 1886. Duc d'Alber opføres, Zuiddam, Nieuwe Rotterdamse Waterweg.** Tre smaa Duc d'Alber opføres i SV.-lig Retning fra Zuiddam for at afmærke dens Forlængelse. Den NG.-lige staar paa 51° 58' 34" N. Br. 4° 4' 14" Ø. Lgd., den SV.-lige paa 51° 58' 12" N. Br. 4° 3' 56" Ø. Lgd.
- 1887. Dybde, Noord Pampus, Zoegat van Goeree.** I Noord Pampus er Dybden midt i Lobet 6, m.
- 1888. Afmærkning, Somme, Frankrig.** Lobene til Somme er nu afmærket saaledes:

- 1800. Fyr forandres, Swallowtail, Grand Manan Island, Bay of Fundy, New Brunswick.** Den 15de August 1908 forandres Swallowtail hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. Linsapparat af 4de Orden.
- 1901. Grund fundet, Pond Island N. Blue Hill Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** En meget farlig 2, m Klippe er fundet i 24 m Vand, 7/8 Sm. N. for Pond Island, 2190 m S. 64° Ø. fra Blue Hill Fyr og i N. 17 1/2° Ø. fra Lamp Island. Klippen har en Diameter af kun 2 m ved Toppen, med næsten lodrette Sider. 44° 14' 20" N. Br. 68° 28' 26" V. Lgd.
- 1902. Fyrskibet »Boston« atter udlagt, Massachusetts, Fyrskibet »Boston« Nr. 54 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 65 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 422, København 1908).**
- 1903. Fyrskibet »Shovelmin Shoal« atter udlagt, Nantucket Sound, Massachusetts, Fyrskibet »Shovelmin Shoal« Nr. 3 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1578, København 1908).**
- 1904. Fyrskibet »Great Round Shoal« midlertidig ombyttet, Nantucket Sound, Massachusetts, Fyrskibet »Great Round Shoal« Nr. 42 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 66. Fyr, Taagesignal og Undervandssignal er uforandret, og de to hvide, faste Fyr er elektriske.**
- 1906. Fyrskibet »Hedge Fence« udlagt, Vineyard Sound, Massachusetts, Fyrskibet »Hedge Fence« Nr. 90 er nu permanent udlagt. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Top. Taagesignal gives med Dampfløjte, To-Stød hver 1 Minut. Undervands Signalet gives ikke som Taagesignal, men kun til Forsøg. 41° 28' 20" N. Br. 70° 29' 0" V. Lgd. Helge fence Lystønde Nr. 16 er permanent inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1580, København 1908).**
- 1906. Tønde flyttet, Dyer Island North Point Shoal, Narragansett Bay, Rhode Island.** Dyer Island North Point Shoal Spiritoude Nr. 12 1/2 er flyttet 1/8 Sm NV. hen i 5, m Vand, og ligger fra Providence Island Fyr i S. 6 1/4° Ø., fra Hog Island Shoal Fyr i S. 27 1/4° V., og fra Prudence Island venstre Kant i N. 56 1/2° Ø.
- 1907. Midlertidig Lystønde flyttet, Point Judith, Rhode Island, Point Judith Breakwater midlertidige Lystønde, ved den undervands, landfaste Arms V.-Ende, er flyttet og ligger nu i 9 m Vand, fra Point Judith Fyr i S. 74° V., fra Main Breakwater Middle Fyr i N. 70° Ø., og fra Main Breakwater Western End Fyr i S. 83° Ø.**
- 1908. Fyrskibet »Ram Island Reef« atter udlagt, Fishers Island Sound, Long Island Sound, Connecticut, Fyrskibet »Ram Island Reef« Nr. 23 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1424, København 1908).**
- 1908. Fyrtaarn opføres, Tender udlagt, midlertidige Fyr tændt, Southwest Ledge, New London Harbor, Long Island Sound, Connecticut.** Paa Southwest Ledge opføres et Fyrtaarn. Fire Tønder er udlagt uden om Stødet. Fra den V.-ligste Tønde, som ligger i 9, m Vand, 76 m N. for Southwest Ledge Lystønde, 1/4 Sm. N. 87° V. for Black Ledge Buake, vises et rødt, fast Fyr, 3,7 m over Vandet.
- 1910. Lystønde udlagt, Long Sand Shoal, Long Island Sound, Connecticut.** Spidstonden ved Long Sand Shoal V.-Ende er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Om Vinteren inddrages Lystønden, og en vandret stribet Spiritoude udlægges paa Stationen og forbliver der hele Aaret. 41° 13' 35" N. Br. 72° 26' 30" V. Lgd.
- 1911. Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« atter udlagt, Delaware, Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« Nr. 52 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 2 er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 966, København 1908).**
- 1912. Reservefyrskibe ombyttet, Winter Quarter Shoal, Virginia, Reservefyrskib Nr. 78 ved Winter Quarter Shoal er ombyttet med Reservefyrskib Nr. 91. Det viser et rødt, fast Fyr. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjte, som hver 1 Min. giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed. Det har ingen Undervandsklokke.**

Uden for Banc de Somme ligger to Klokketønder, den S-lige er sort og rød vandret stribet med Ballon og ligger paa 50° 10' 33" N. Br. 1° 26' 50" Ø. Lgd., den N-lige er sort med Cylindere og ligger paa 50° 13' 42" N. Br. 1° 28' 7" Ø. Lgd.

Passé N 0, der nu er Hovedløbet, er afmærket med to spidse Anduvningstønder, den ene, Nr. 1, er sort med Cylindere og ligger paa 50° 14' 38" N. Br. 1° 30' 36" Ø. Lgd., den anden, Nr. 2, er rød med Kogte og ligger paa 50° 14' 26" N. Br. 1° 30' 6" Ø. Lgd. Desuden er det afmærket med seks sorte Spidstønder Nr. 3—13, fire røde Spidstønder Nr. 4—10 og en hvid og rød vandret stribet Spidstønde A.

Passé l'ouest er afmærket med en sort, spids Anduvningstønde Nr. A 1 med Cylindere, der ligger paa 50° 12' 52" N. Br., 1° 29' 58" Ø. Lgd., med tre røde Spidstønder Nr. A 2, A 4 og A 6 og en sort Spidstønde A 3.

Chenal du Cotoy er afmærket med tre røde Spidstønder C 10, C 12 og C 14 med to røde Spidstønder C 13 og C 15. En hvid og sort vandret stribet Spidstønde C ligger ved Foreningen af Saint-Valéry og Cotoy.

Chenal de Saint Valéry er afmærket med fem røde Spidstønder Nr. 12—20 og fem sorte Spidstønder Nr. 15—28.

I Passé Ouest ligger en grøn Spidstønde ved et Vrag, paa 50° 12' 56" N. Br. 1° 28' 28" Ø. Lgd. I Passé NO ligger en grøn Spidstønde ved et Vrag, paa 50° 14' 5" N. Br. 1° 32' 13" Ø. Lgd., og en grøn Spidstønde ved Resterne af en Bro, paa 50° 12' 37" N. Br. 1° 34' 58" Ø. Lgd.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skottland, Irland.

1889. Afmærkning forandret. Drake Channel. Plymouth Sound, England.
I Drake Channel er Asia Knoll Tønde flyttet 27 m S. 47° Ø. hen og ligger nu 544 m N. 35° Ø. fra Drakes Island Flagstang. NV. Drakes Island Lystønde er flyttet 210 m N. 54° Ø. hen og ligger nu 443 m N. 33° V. fra Drakes Island Flagstang og hedder nu North Drakes Island Lystønde. Nr. 4 Drakes Island Fortønde er flyttet 110 m N. 79° Ø. hen og ligger nu 406 m N. 11° V. fra Drakes Island Flagstang. East Coastward Cruiser Fortønde er flyttet 91 m Ø. hen og ligger nu 280 m N. 5° V. fra Drakes Island Flagstang og hedder nu Nr. 6 Drakes Island Tønde. West Coastward Cruiser Fortønde, der ligger 316 m N. 30° V. fra Drakes Island Flagstang, hedder nu Nr. 5 Drakes Island Tønde.

En sort og hvid tærnet Stumtønde NW. Drakes Island Tønde er udlagt 451 m N. 59° V. fra Drakes Island Flagstang. En rød og hvid tærnet Stumtønde, West Drakes Island Tønde er udlagt 480 m N. 85° V. fra Drakes Island Flagstang.

Yanggaard Bank Lystønde i Drake Channel og Rabble Bank Lystønde i Hamouze viser nu rødt Lys med Formærkelser.

Drakes Island Flagstang: 50° 21' 2" N. Br. 4° 9' V. Lgd.

1890. Fartøjtønder inddraget. St. Andrews Bay, Skotland Ø-Kyst. De to Fortøjtønder i St. Andrews Bay er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1136. København 1908).

1891. Grund fundet. Little Samphire Island NV. Traløe Bay, Ireland V-Kyst. En Klippe med 3 m Vand ligger 3½ Kbl. N. 56° V. fra Little Samphire Fyr, og i S. 27° V. fra Fenit Island V-Ende. 52° 16' 1" N. Br. 9° 53' 2" V. Lgd. Pladsen er meget upaalidelig.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1892. Tøndes Art. Roches de l'Ardent. Ile Tamara. Îles de los. Frank Guinea, Afrika. Tønden ved Roches de l'Ardent er en sort Spidstønde med Cylindere, og ligger i 10 m Vand, 3000 m N. 13° V. fra Pointe de l'Arétuse.

1893. Oplysningsart. Passé Nord. Conakry. Frank Guinea. I Passé Nord ved Conakry ligger, foruden den sorte Tønde ved Roches de l'Ardent, en rød Spidstønde med Kogte 470 m N. 29° Ø. fra Pointe Barrette, tre røde Spidstønder med

Kogte henholdsvis 155 m N. 20° Ø., 505 m N. 87° Ø. og 1210 m S. 71½°, samt tre sorte Spidstønder med Cylindere henholdsvis 470 m N. 20° V., 960 m S. 87° Ø. og 2190 m S. 74½° Ø. fra Pointe Amarrate, alle i 6 m Vand.

En hvid Varde staar paa Pointe de l'Arétuse og en anden paa Pointe Lejeune. **1894. Tøndes Art. Roche du Tonnelier. Ile Kassa. Îles de los. Frank Guinea.** Den sorte Spidstønde med sort Cylindere ved Roche du Tonnelier ligger i 12 m Vand, SØ. for Klippen, 1500 m N. 80° Ø. fra en hvid Banke paa Pointe du Tonnelier.

1895. Forandring i Afmærkning. Beaujeu Bank. Ledelyr tændt. Goose Island. River St. Lawrence. Canada. En 300 m bred, 9, m dyb Rende graves over Beaujeu Bank, ud for Crane Island; den er nu 180 m bred.

Paa Goose Island er tendt to hvide, faste fyr, Hospital Rock Ledelyr, der holdt overet leder gennem Rendens, 76 m S. om den nuværende Lys- og Klokketønde Beaujeu Bank West End, der ligger paa N-Kanten af Rendens. Forlyret staar paa Hospital Rock. Flammens Højde: 8, m. Synsviddens: 9 Sm. Hvidt, firkantet, 6,7 m højt Taarn. 47° 8' 4" N. Br. 70° 27' 52" V. Lgd. Baglyret staar 1817 m N. 25½° Ø. fra Forlyret. Flammens Højde: 19, m. Synsviddens: 10 Sm. Brnn, 19, m høj Banke med hvidt Fyrhus.

Naar Rendens er fuldt, leder Fyrene midt igennem den.

Den nuværende Beaujeu Bank West End Lys- og Klokketønde kommer til at ligge paa Rendens Skrybords Side, den males rød og kommer til at vise hvidt Lys med hyppige Formærkelser. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, udlægges ved Rendens S-Side lige overfor Beaujeu Bank West End Lys- og Klokketønde i 9, m Vand. Man skal gaa midt imellem de to Tønder.

1898. Ledelyr forandret og tændt. Richibucto Harbour. Northumberland Strait. New Brunswick. Ved Richibucto Harbour er følgende Forandring i Besyningen foretaget:

Bar hvide, faste Ledelyr paa South Beach er flyttet 91 m ØSØ. hen. Forlyret staar 661 m S. 72° Ø. fra det gamle, forreste Fyrtaarn og 2398 m S. 63° Ø. fra Yderenden af Bølgebryderen paa North Beach. 46° 42' 34" N. Br. 64° 45' 46" V. Lgd. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 10 Sm. Baglyret staar 102 m S. 26½° V. fra Forlyret. Flammens Højde: 12, m. Synsviddens: 11 Sm.

Channel røde, faste Ledelyr er flyttet. Forlyret staar paa N-Siden af South Beach, 903 m S. 31½° V. fra Yderenden af Bølgebryderen paa North Beach. 46° 42' 45" N. Br. 64° 47' 48" V. Lgd. Flammens Højde: 9, m. Synsviddens: 7 Sm. Baglyret staar 91 m S. 83½° V. fra Forlyret. Flammens Højde: 11 m. Synsviddens: 7 Sm.

Paa North Beach er tendt to hvide, faste Ledelyr. Forlyret staar paa Bølgebryderen, 350 m fra dens Yderende. 46° 43' 8" N. Br. 64° 47' 42" V. Lgd. Flammens Højde: 8, m. Synsviddens: 10 Sm. Baglyret staar 91 m N. 74½° V. fra Forlyret. Flammens Højde: 13, m. Synsviddens: 12 Sm.

Bar Ledelyr overet leder fra Klokketønden til Skærringen med North Beach Fyrhulie, og denne til Skærringen med Channel Fyrhulie. Denne holdes derpaa til den første sorte Spirtønde. Herfra til Byen er Løbet kroget og afmærket med Tønder.

1897. Taagsignal. Mc Millan Point. Gut of Canoe. Cape Breton Island. Ved Mc Millan Point Fyr gives Taagsignal med Taagflorm, som svar paa Skibes Signaler i tykt Vejr.

1898. Taagsignal oprettet. Cape Spencer. Bay of Fundy. New Brunswick S-Kyst. Ved Cape Spencer Fyr gives nu Taagsignal med en Diaphone, der hver 1 Minut giver Ek-Stød af 3½ Sek. Varighed. Bygningen er hvid med rødt Tag og staar tæt ved Pyntens Yderende, SSV. for Fyret. Hornet er 35 m over Vandet og vender mod S. 15° Ø.

1898. Fyrs Karakter. Peck Point. Cumberland Basin. Chignecto Channel. Bay of Fundy. New Brunswick S-Kyst. Peck Point Fyr er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24, m. Synsviddens: 10 Sm. Hvidt, 6, m højt Taarn med rødt Tag. 45° 44' 26" N. Br. 64° 29' 1" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1155. København 1908).

1942. Fløjttønde udlagt. Limeburner Rock. Sheep Haven. Irland N.-Kyst. En rød, spids Fløjttønde, mærket "Limeburner Rock" er i 42 m Vand udlagt 2½ Kbl. N. for Limeburner Rock. 55° 18' N. Br. 7° 48' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1943. Fløjttønde udlagt. Angra Riff. Lüderitz Bucht. Tysk SV.-Afrika. I Lüderitz Bucht er en rød Fløjttønde uden Topbetegnelse udlagt i 15 m Vand, 660 m NNØ. for den Del af Angra Riff, som er over Vandet, 1120 m fra Angra Spitze. Man skal gaa N. om den. 26° 37' 3" S. Br. 15° 8' 10" Ø. Lgd.

1944. Forestaaende Forandring af Fyr. Heath Point. Anticosti. Gulv of St. Lawrence. Omtrent den 1ste November 1908 forandres det hvide, faste Fyr paa Heath Point til et hvidt Lynfyrt, der hver 7½ Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0,2 Sek., Mørke 7,2 Sek. Flammens Højde: 39,5 m. Linsapparat af 1ste Orden. Fyrtaarnet er forløjet 9 m og er nu 40,5 m højt, hvidt med en rød vandret Stribe.

1945. Tænding af Fyr. Taagsignal. Cape Anguille. Newfoundland V.-Kyst. Den 1ste September 1908 tændes N. for Shoal Point, 1 Sm. S. for Cape Anguille, et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser To-Blink, Blink 0,2 Sek., Mørke 1,1 Sek., Blink 0,2 Sek., Mørke 7,2 Sek. Flammens Højde: 35 m. Synsviddens: 16 Sm. Linsapparat af 3die Orden. Ottekantet 29,5 m højt Tårn, der staar 30 m fra Kysten. 47° 53' 51" N. Br. 59° 24' 36" V. Lgd.

Taagsignal gives med en Diaphone, der hver 90 Sek. giver To-Stød, Stød 3½ Sek., Pause 6 Sek., Stød 3½ Sek., Pause 78 Sek. Bygningen staar 64 m S. for Fyret. Hornet vender mod NV.

1946. Forestaaende Forandring af Fyr. Rich Point. Newfoundland V.-Kyst. Omtrent den 1ste November 1908 forandres Rich Point Fyr til et hvidt Lynfyrt, der hver 5 Sek. viser To-Lyn, Lyn ½ Sek., Mørke ¾ Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 3¼ Sek. Flammens Højde: 29,5 m. Synsviddens: 15 Sm. Linsapparat af 3die Orden. Fyrtaarnet er 19,5 m højt.

1947. Sunket Vrag. Ocean City. New Jersey. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Lægtter er sunket i 7, m Vand, ¼ Sm SSV. for Ocean City. 39° 15' 20" N. Br. 74° 34' 40" V. Lgd.

1948. Fyr tændt. Ship Neck. Potomac River. Virginia. Den 15de August 1908 tændes et hvidt fast Fyr paa S.-Siden af Indløbet til Conu River. Flammens Højde: 4,5 m. Det vises fra en sort Baake, som staar i 3, m Vand, fra Travis Point vestre Kant i N. 59½° Ø., og fra Hog Island højre Kant i S. 40° Ø. 38° 0' 6" N. Br. 76° 27' 8" V. Lgd.

1949. Fyr tændt. Barn Point. Potomac River. Virginia. Den 15de August 1908 tændes et hvidt, fast Fyr paa Kanten af Grundten nd for Barn Point, paa S.-Siden af Yeocomico River. Flammens Højde: 4,5 m. Det vises fra en sort Baake, som staar i 2, m Vand, fra Lynells Point højre Kant i S. 40½° V., og fra Barn Point højre Kant i N. 1° Ø. 38° 1' 48" N. Br. 76° 32' 13" V. Lgd.

1950. Tønde udlægges ikke. Main Ship Channel. Key West. Florida. Spidstønden Nr. 4, SV. for 5, m Grundten, fra Key West Fyr i S. 5½° V., udlægges ikke, da Grundten vil blive borttaget. (Se "Efterretninger for Søfrende" Nr. 1122. Kjøbenhavn 1908).

VII. Sydamerikas Ø.- og V.-Kyst.

1951. Fyr forandret. Feticheira. Rio de Janeiro. Brasilien. Feticheira røde, faste Fyr er forandret til rødt Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 6, m. Hvid Fyrbaake. 22° 52', S. Br. 43° 10' V. Lgd.

1952. Grund fundet. Teuquelin Island V. Ancud Gulf. Chile. En Klippe, hvorpaa der er 2, m Vand, ligger omtrent midt i Løbet mellem Teuquelin og

1913. Fyr flyttet. Assateague Ankerplads. Virginia. Fyret paa Thopt af Assateague Redningsstations Baadhus er flyttet 11 m S. 30¼° Ø. hen til en brun, firkantet Baake. Flammens Højde: 11 m. 37° 52' 29" N. Br. 75° 21' 16" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1914. Lystønder midlertidig udlagt. Colon Harbour. Panama. I Colon Harbour er følgende Lystønder midlertidig udlagt til Brug ved Havnearbejderne. De ligger søledes fra Manzanillo Point Fyr: 1ste Par 8, Kbl. N. 57° V. og 7 Kbl. N. 53° V. 2dot Par 7 Kbl. N. 84° V. og 5, Kbl. S. 89° V. 3die Par 11 Kbl. S. 40° V. og 10, Kbl. S. 36° V. 4de Par 15 Kbl. S. 28° V. og 14 Kbl. S. 27° V. 5te Par 20, Kbl. S. 20° V. og 20, Kbl. S. 18° V.

Man skal gaa mindst 2 Kbl. V. om disse Tønder.

1915. Fyr slukket. Roatan Island. Fyr tændt. Cozen Hole. Bay Islands. Honduras. Det grønne Fyr paa Crawfish Rock, paa Roatan Island NV.-Side, er slukket. 16° 22' N. Br. 86° 30' V. Lgd.

Det hvide Fyr paa Barbaret (Borburata) Island, ud for Roatan Island Ø.-Pynt, er slukket. 16° 26' N. Br. 86° 10' V. Lgd.

Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Cozen Hole. Flammens Højde: 30 m. Synsviddens: 10 Sm. 16° 18' N. Br. 86° 35' V. Lgd.

Et grønt, fast Fyr er tændt paa Revet ved Indløbet til Cozen Hole. Flammens Højde: c. 7,5 m.

1916. Fyr tændt. Two Sisters. Kingston Harbour. Jamaica. Paa Baaken paa Two Sisters er tændt et hvidt, fast Fyr, 3, Kbl. S. 12° Ø. fra Fort Augustus Fyr. Flammens Højde: 3 m. Rød Baake. 17° 57' N. Br. 76° 50' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

1917. Vrag afmærket. Santos. Brasilien. Et Vrag ligger sunket i Indløbet til Santos Havn, 16½ Kbl. S. 20° V. fra Kalkhuset og i N. 89° Ø. fra Fort Barra Grande. En grøn Tønde er udlagt ved Vraget. 24° 0' S. Br. 46° 19' V. Lgd.

VIII. Middelhavet. Sorte Hav og Azovske Hav.

1918. Fyr atter tændt. Lampedusa. Italien. Det røde, faste Fyr paa Pynt Cavallo Bianco, paa Lampedusa S.-Kyst, er atter tændt. Synsviddens: 7 Sm. (Se "Efterretninger for Søfrende" Nr. 1169. Kjøbenhavn 1908).

1919. Grund fundet. Gustac SV. Incononate Kanal. Østerrig-Ungarn. SV. for Øen Gustac er fundet en 8,5 m Grund, 500 m N. 36° V. fra Klippen Kamnic, og i S. 74° V. fra Gustac SØ.-Kant. 43° 46', N. Br. 15° 20', Ø. Lgd.

1920. Fyrs Plads. Bukari Point. Gulf of Patras. Grækenland. Det røde, faste Fyr paa Bukari Point staar 3¼ Sm S. 63° Ø. fra det røde Fyr paa Turfido Ankerplads. 38° 18' N. Br. 21° 29', Ø. Lgd. Kysten i Nærheden af Bukari Point forandrer sig.

1921. Midlertidigt Fyr slukket. Bizerte. Tunis. Fartøjet, der viser rødt, fast Fyr, ved Yderenden af S.-Molen ved Goulet de Bizerte, er inddraget, og Fyret paa Molen atter tændt. 37° 16' 13" N. Br. 9° 52' 58" Ø. Lgd.

X. Asiens O.-Kyst med Japan.

1922. Dybder forandret. Taimai Point. Canton River. China. De tre Lødbund med 1,5 m henholdsvis 1,5 Kbl. S. 65° Ø., 1,5 Kbl. S. 48° Ø. og 1,5 Kbl. S. 29° Ø. fra Triangulation Stationen paa Taimai Point skal være 2, m. Taimai Point: 23° 3', N. Br. 113° 17', Ø. Lgd.

1923. Grund fundet. Chinkai Bay (Sylvia Basin), Korea S.-Kyst. I Chinkai Bay er fundet en Klippe med under 7 m Vand, 1,7 Sm. N. 390° Ø. fra Sunday Island 336 m høje Top, og i N. 88° V. fra Chirmohien To 244 m Høj. 34° 59' 22" N. Br. 128° 32' 45" Ø. Lgd.

1924. Bæker forandret Farve. Channel Rock og Tondari Rocks, Fusan Harbour, Korea S.-Kyst. Fyrbaaken paa Channel Rock er nu rød. 35° 6' 30" N. Br. 129° 4' 2" Ø. Lgd. Baaken paa Tondari Rocks er nu sort. 35° 6' 16" N. Br. 129° 3' 30" Ø. Lgd.

1925. Udflytning. Midtøstlige Fyr tændt. Takan Harbour, Taiwan V.-Kyst, Japan. Under Udflytningsarbejdet i Takan Harbour er tændt et rødt, fast Fyr ½ Kbl. N. 40 Ø. fra Takan Fyr, 22° 36' 56" N. Br. 120° 15' 35" Ø. Lgd., og et grønt, fast Fyr 0,5 Kbl. N. 32° Ø. fra samme Fyr. Flammens Højde: 4,5 m. og 1,5 m.

1926. Lystønder udlagt. Moji Harbour, Shimomoseki Strait, Kikai. I Moji Harbour er den røde Spidstønde ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formkølsler hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. 39° 56' 31" N. Br. 130° 56' 45" Ø. Lgd. Den hvide Spidstønde er ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 39° 57' 0" N. Br. 130° 57' 23" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1927. Signaler paa Bjergningskibe og Vandhygningssteder. Tyskland. Fra Bjergningskibe, som er i Arbejde, og paa Steder, hvor der foretages Vandhygningsarbejder, vil der fra den 1ste Januar 1909 blive vist en rød Gylander, eller tre Lantener, hvid, rød, hvid, lodret for hinanden. Skibe, som passere Steder, hvor disse Signaler vises, skal udvise den største Forsigtighed.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts Nr.	Japan:
N 63	Negishi Wan. Pris: 0,35 Yen.
N 309	Ham-Heng Bay to Mitsu Katsui (Zarina Bay) (Cap Boltin). Pris: 0,65 Yen.
R 90	Tokyo Kaiwan.
† 90	Sarum.

Det gamle Kort Nr. 63, Iahara and Aza Ko, har nyt Nr. 168. Det gamle Kort Nr. 168, Funagawa Wan, har nyt Nr. 148. Det gamle Kort Nr. 172, Koyama Misaki to Mikuni Ko, har nyt Nr. 159.

A.

De danske Farvande, Færrerne, Island og Grønland.

1928. Foretaende Flytning af Lystønde, Udlægning af Sømærke. Ostindiefarer-Grund. Sundet. Den 1ste Oktober 1908, eller snarest muligt derefter, flyttes Lystønden »Ostindiefarer-Grund« c. 7 Kbl. NV. her, saa at den kommer til at ligge i c. 16 m Vand, 2½ Kbl. NØ. for den rundte Steenros med 6,5 m Vand. Lystøndens Navn forandres til »Gilleleje-Plak N.« 59° 9' s N. Br. 12° 18' o Ø. Lgd. Samtidig udlægges et Skyrhøds Sømærke med rød Stage og to opadvendte koste paa Lystøndens nuværende Plads. (Kort Nr. 127, 144, 136, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Lods, Side 252. Fyr-Fort, Nr. 165. Sam.-Fort, Side 16). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1665. Kjøbenhavn 1908).

1929. Forandring i Aftæmning. Nibe, Limfjorden. V.-Siden af den gamle Bønde, som fører til Nibe Haven, er nu afmærket med 14 i Stedet for med 19

røde Stage med Kost, i øvrigt ulorandret. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 485. Haven-Lods, Side 81. Sam.-Fort, Side 29).

1930. Oplysning om Fyr. Reykjanes, Island SV.-Kyst. Reykjanes nye Fyr skjules en lille Vinkel af Toppen af Skanfell, der ligger i S. 75° Ø. fra Fyret. Størrelsen af Vinklen, hvori Fyret skjules, er afhængig af Afstanden fra Fyret og af Øjets Højde over Vandet. (Kort Nr. 87 og 198. Fyr-Fort, Nr. 628. Islandske Lods, Side 21). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 499. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1931. Forandring af Fyr. Rinderort og Rossitten. I Slutningen af August 1908 forstærkes og forandres Rinderort og Rossitten Fyr. Rinderort Fyr: 54° 54' 10" N. Br. 21° 3' 60" Ø. Lgd. Rossitten Fyr: 55° 9' 16" N. Br. 20° 51' 56" Ø. Lgd.

1932. Fyrskibet »Adler Grund« udlægges atter. Tyskland. I følge Telegram fra »Merrinout« i Berlin udlægges Fyrskibet »Adler Grund« sandsynligvis atter paa Station den 17de August 1908. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1540. Kjøbenhavn 1908).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1933. Forandring af Taegesignal. Wangeroog. Jade, Tyskland. Om kort Tid forandres Wangeroog Taegesignal. Et Taegesignal skal da hver 110 Sek. FIVE To-Stød, Stød 5 Sek., Pause 10 Sek., Stød 5 Sek., Pause 90 Sek. 53° 47' 25" N. Br. 7° 54' 9" Ø. Lgd.

1934. Fyrskibet »Minsener Sand« og Lystønde flyttet. Jade, Da Minsener Sand har forandret sig, er Fyrskibet »Minsener Sand« flyttet til 53° 49' 7" N. Br. 8° 4' 57" Ø. Lgd. Lystønde 13 er flyttet til 53° 37' 46" N. Br. 9° 6' 0" Ø. Lgd.

1935. Dybde. Westgat. Zeegat van Texel. Holland. Paa Yderbæren i Westgat er den mindste Dybde midlarvands 5,1 m. Midt imellem Anduvnings-tønden og Stumpkønde Nr. 1 med afkortet Kegle ligger c. 60 m S. for Tøndelinien ogsaa en Plade med 5,1 m. (Kort Nr. 131).

1936. Tønde udlagt. Hollandsch Diep. En Stumpkønde Nr. 2 er udlagt ved Grunden ved den V.-lige Lededemning ¼ Kbl. neden for Svampbroen over Hollandsch Diep. 51° 42' s N. Br. 4° 38' s Ø. Lgd.

1937. Grund fundet. Ostgat. Zeegat van Viessingen. I Ostgat er fundet en 2 m Stønpule 115 m fra Kysten mellem Westkapelle Zuidertooft og Loshooft. Man har paa den Strækning ikke komme Kysten nærmere end 1 Kbl. (Kort Nr. 131).

1938. Fyrskibet »Dyck« atter udlagt. Frankrig. Fyrskibet »Dyck« er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1135. Kjøbenhavn 1908).

1939. Vragmast. Harwich. England. En Vragmast, 2 m over Vandet ved Springflods Låvande, er observeret c. 2 Sm. N. 90 Ø. fra Fyrskibet »Sunke«. 51° 52' s N. Br. 1° 30' s Ø. Lgd.

1940. Fyr forandret. Leith. Firth of Forth. Skotland. Den 10de August 1908 forandres det hvide, faste Fyr paa Hovedet af V.-Pieren ved Leith Harbour til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Ek-Blink. I øvrigt uforandret. 55° 59' s N. Br. 3° 10' s V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

1941. Grund fundet. Cherbourg. Frankrig. En 9,5 m Klippespids er fundet i Passer Vånest paa Cherbourg Red, 450 m N. 63° Ø. fra Hovedet af Querqueville Mole.

Menlin, 8 Kbl. N. 64° V. fra Teuquelin Island N.-Punkt og i S. 10° Ø. fra Rainue Point Ø.-Ende, Neulin Island. 42° 27' S. Br. 73° 15' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1953. Flaedemanøvre. Italien V.-Kyst. Indtil den 2den September 1908 afholdes Flaedemanøvre om Natten ved Italiens V.-Kyst. Krigsskibene fører ikke Lanterner. Det paalægges Skisfløvere at vise den største Agtpaagivenhed.

1954. Fyr tændt til Forsøg. Yalta, Krim S.-Kyst. Rusland. Et rødt, fast Fyr med rødt Et-Blus af 2 Sek. Værlighed hver 10 Sek. er til Forsøg tændt paa S.-Enden af Yalta Mole. Flammens Højde: 10,7 m. Synsviddelen: 2 Sm. for det faste Lys, 11 Sm. for Blusset. 44° 29' N. Br. 34° 11' Ø. Lgd.

1955. Tønder udlagt. Taman Lake, Kertch Stræde. Ved Reuden, som fører til den Ø.-lige Del af Taman Lake, er i 3,6 m Vand udlagt to sorte Spiritønder med Kegle med Spidsen opad, henholdsvis 3,6 Sm. N. 84° Ø. og 3,6 Sm. N. 37° Ø. fra Taman Kirke, og i 4,6 m Vand to røde Spiritønder med Kegle med Spidsen nedad, henholdsvis 3,4 Sm. N. 31° Ø. og 4,2 Sm. N. 37° Ø. fra Taman Kirke. De sorte Tønder afmærker Markisan Spit N.-Ende, og de røde Tønder Ydereuden af Grunden, som skyder ud fra Rubanova Point. Midt i Reuden er der 4 m Vand. Taman Kirke: 45° 12' N. Br. 36° 44' Ø. Lgd.

1956. Vrag afmærket. Krivaya Spit SV. Taganrog Gulv. Azovske Hav. Et Vrag ligger sunket med Masterne over Vandet, 7 1/4 Sm. S. 54° V. fra Krivaya Spit Banke. En ternet Spiritønde med Ballon er i 6,1 m Vand udlagt V. for Vraget. 46° 58' N. Br. 37° 59' Ø. Lgd.

1957. Forestaaende Forandring af Fyr. Port Said. Egypten. Den 1ste Oktober 1908 forandres Fyrene ved Indløbet til Port Said saaledes, at de, der afmærker V.-Siden af Løbet, bliver grønne, og de, der afmærker Ø.-Siden, røde. De indre Fyr i Port Said Havn forandres ligeledes, saa at de bliver grønne paa V.-Siden, røde paa Ø.-Siden.

I selve Kanalen og i dens Udløb i Røde Hav vedbliver Fyrene at være røde paa V.-Siden, grønne paa Ø.-Siden.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1958. Dybde paa Grund. Glamorgan Shoal. Klang Strait. Malacca Stræde. Paa Glamorgan Shoal, der ligger 2,6 Sm. N. 6° V. fra Phlo Angsa Fyr, er der kun 4,2 m Vand. En ny Opmaalning foretages af Klang Strait; indtil denne er fuldført, maa Admiralty Chart Nr. 3453 anvendes med Forsigtighed.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1959. Fyr tændt. Incoog Islands. Nam Kwan Harbour. China. Et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser To-Blink, er tændt paa V.-Enden af den V.-lige af Incoog Islands. Flammens Højde: 45 m. Synsviddelen: 18 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret gaar i Skjul af de nærliggende Øer, især fra N. 69° Ø. gennem Ø. til S. 42° Ø. Hvidt, 18,3 m højt Taarn. 26° 59' N. Br. 120° 27' Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Aug. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	87 1/2	87 1/4	87 1/2
Danmark		—	—
Norden		79 3/4	81
Kjøbenhavn	50 1/2	49 3/4	50 1/4
Carl		—	—
Dannebrog		70 1/2	72 1/2
Skjold		—	—
Urania		—	—
Union	51	50 3/4	51
Dampsk. af 1896		70	72
Højmdal		—	—
Østasiatiske	125 1/4	125 1/4	125 1/2
Østersøen		64	80
Nordøen		10	14
Gorm		70	80
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab .		9	5
Forenede Bugser-Selskab		65	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		37 1/2	39 1/2
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		94 1/2	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.		84 1/2	85
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		87 1/2	89
4 % — — — — — Serie		92 1/2	92 3/4
4 % — — — — — "		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		87 1/2	88
4 % — — — — — "		92	92 1/2
3 1/2 % Landkreditk.		91 1/2	91 3/4
4 % Østift. Kreditf.		92 3/4	93 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	159 1/2	159 1/4	159 1/2
Privatbank	100	100	100 1/4
Landmandsbank	128 3/2	128 3/2	128 3/4
Handelsbank	130 1/4	130 1/4	131
Grundejerbank	23	22 3/4	23
Burm. & Wain	50 1/2	51 1/4	51 1/2
Helsingørs Jærnsk.	105	105	106
Sukkertabr.	224 1/4	224 1/4	225
Bryggeri Aktier	150	150	150 1/4

Vekselkursen d. 18. August 1908.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.96	88.75
London	18.15	18.12
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.25	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. August 1908.	
Russiske Noter	215.90
4 % Russiske Consols	84.70
3 9/10 % — Boden Kredit	76.75
5 % Mexikanske 1899	100.75
5 % Rumænske Stats	100.80
4 % — — — — — 1890	92.10

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Dunkerque 18./8. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Blyth 19./8. — Martha, Christensen, ank. Seaham 16./8. — Elna, Ratje, afg. Calais 19./8. — Therese, Pedersen, ank. Hernösand 17./8. — Simone, Møller, ank. Helsingfors 4./8. — Jeanne, Løffler, ank. Tyne Dock 16./8. — Daisy, Lagesen, afg. Tyne Dock 18./8. — Vera, Riso, ank. Blyth 16./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. St. Petersborg 13./8. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Kiel 19./8. — Paris, Tholander, ank. Kronstadt 11./8. — Bryssel, Kaas, ank. Riga 6./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kronstadt 16./8. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Hull 15./8. til Reval. — Roma, v. Thun, afg. Velsen 19./8. til Boness.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Methil 15./8. — Ingrid, Winther, ank. Tyne 12./8. — Karen, Eriksen, ank. Windau 10./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Domsjø 19./8. — Russia, Poulsen, ank. Riga 17./8. — Carl Hecksher, Starck, ank. Wilhelmshafen 19./8. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 5./8. — Normannia, Eriksen, ank. Kronstadt 14./8. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 15./8. — Canada, Jespersen, ank. New York 14./8. — Livonia, Skov, afg. Methil 18./8.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 9./8. — Patricia, Dam-Larsen, ank. Hull 15./8. — Gratia, Sørensen, ank. Memel 15./8. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 18./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingborg 18./8. — Gallia, Nielsen, ank. St. Petersborg 15./8. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Riga 15./8. — Sarmatia, Pedersen, afg. Hull 11./8. — Koptonia, Rasmussen, ank. Bergen 15./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Burntisland 13./8. — Granaria, Jørgensen, afg. Ballinore 5./8. — Carhonia, Mathiassen, ank. Dunkerque 12./8. — Estonia, Lindberg, ank. St. Petersborg 15./7.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Howdon Dock 15./8. — Selandia, Trænsegaard, ank. Methil 17./8. — Secalia, Jensen, ank. Trapani 15./8. — Frumentia, Andersen, afg. Methil 19./8. — Boseia, Skovgaard, ank. Valencia 7./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 15./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. West Hartlepool 14./8. — Brattingsborg, Sønson, afg. Cardiff 14./8. til Savona. — Flynderborg, Larsen, ank. Burntisland 13./8. — Frederiksborg, Larsen, ank. Huclva 17./8. — Fredensborg, Fischer, ank. St. Petersborg 2./8. — Jomsborg, Mathiasen, ank. Stezia 10./8. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Toruń 12./8. — Skanderborg, Jensen, ank. West Hartlepool 13./8. — Stegelborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 15./8. til Uleåborg. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. St. Petersborg 15./8. til Rotterdam. — Soborg, Hansen, ank. Lübeck 16./8. — Uranienborg, Schmidt, afg. Narva 13./8. til Calais.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Pommeren 14./8. — Klampenborg, Palm, afg. Memel 14./8. til Rotterdam. — Marselisborg, Rothe, ank. Dunkerque 12./8. — Silkeborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 17./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. St. Petersborg 10./8. — Tuborg, Schmidt, ank. Swinemünde 18./8. — Ulfborg, Møllerup, ank. Hamburg 5./8. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 16./8.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Grimsby 16./8. til Kotka. — Dansborg, Kühl, ank. Calais 16./8. — Jøgersborg, Larsen, ank. Jacobstad 12./8. — Kallundborg, Nielsen, afg. Newcastle 13./8. til Kronstadt. — Taarnborg, Matzen, ank. Boness 15./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Kjøbenhavn 18./8. til Windau.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Hull 15./8.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Cardiff 15./8.

Havet. Fyen, Andersen, ank. London 15./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Keofoed, er ank. til St. Petersborg.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 14./8. — Helene, Sørensen, ank. Methil 12./8. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Königsberg 17./8. — Agnete, Petersen, afg. Kjøbenhavn 19./8. — Hermia, Hansen, afg. West Hartlepool 19./8. — Alice, Schultz, ank. Ghent 13./8.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 17./8. til Singapore. — Anamba, Rambusch, afg. Suez 8./8. til Soesoc. — Cathay, Thomsen, afg. Hongkong 14./8. til Shanghai. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 11./8. til Port Said. — Bintaug, Gabe, afg. Singapore 20./8. til Colombo. — Siam, Cortsen, afg. Tjilatjap 2./8. til Port Said. — Sibirien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 15./8. — Cambodia, Knudsen, ank. Aarhus 19./8. — Indien, Berg, ank. Båtskränäs 18./8.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Aalborg 18./8. til Rotterdam. — St. Croix, Christensen, afg. Barbados 19./8. til Trinidad. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 10./8. til Havre.

Ære. Enigheden, Jensen, ank. Bandholm 18./8.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 16./8. — N. F. Heffding, Petersen, ank. Pillau 18./5. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Uleåborg 15./8. — T. M. Wejnær, Hausen-Holm, afg. Methil 18./8. — H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Kjøbenhavn 15./8. nordg. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Nykjøbing F. 16./8. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 18./8. nordg. — Peter Willemoes, Albrechtsen, ank. Swinemünde 19./8. — G. Koch, Jørgensen, pass. Skagen 17./8. vestg. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kallundborg 18./8.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. New York 23./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. North Shields 14./8. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Korsør 17./8. — Urania, Clausen, ank. Narva 14./8. — Svend, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 15./8. — Nordland, Petersen, ank. Flensborg 11./8. — Kronprins Frederik, Andesen, ank. Korsør 17./8. — England, Andersen, ank. Grimsby 15./8. — Holland, Poulsen, ank. Windau 18./8. — Rusland, Madsen, afg. Grangemouth 19./8. — Annette Furness, Larsen, afg. St. Petersborg 16./8. — Bronning Olga, Petersen, afg. Granton 11./8. — Europa, Hansen, ank. Emden 18./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Ghent 18./8. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 18./8. — Belgien, Nielsen, afg. Garston 8./8.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Kratzwick 17./8. — Edison, Sørensen, ank. Hungerburg 16./8. — Fulton, Jørgensen, ank. Genua 10./8. — Newton, Andersen, ank. Genua 17./8. — Washington, Nielsen, ank. Papenburg 14./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 18./8. — Vera, Thing, ank. Hull 19./8. — Freja, Nielsen, afg. Littlehampton 17./8. til Carriden Pier. — Hertha, Rasmussen, afg. Rixø 18./8. til Stettin.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Sunderland 15./8. — Allan, Nielsen, afg. Boness 18./8.

Sejlskibe.

Fans — Nordby. Vilhelmine, Lauridsen, ank. Hamburg 14./8. fra Southampton.

Renne. Weset, ank. Middlesbrough 10./8. — Lauretine Emilie, ank. Karrebæksminde 10./8. — Sigurd, ank. Kulmar 13./8. — Argus, er ank. til Slite. — Freja, er ank. til Åhus. — Courier, er ank. til Kjøbenhavn.

Svendborg. Fulvia, Petersen, ank. Croix de vie 13./8. — Agnes, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 16./8. — Valdemar, Andreasen, ank. Kjøbenhavns Red 14./8. — Mine, Nielsen, ank. Umeå 14./8. — Grethe, Hansen, ank. Grenna 15./8. — Ariel, Ravnemose, ank. Kotka 16./8. — Zampa, Jensen, ank. Odense 16./8. — Asta, Bom, ank. Königsberg 16./8. — Triton, Nielsen, ank. Sikeå 15./8. — G. R. Berg, Ivenegaard, ank. St. Ybes 15./8. — Leif, Andersen, ank. Lübeck 17./8. — Elise, Andreasen, ank. Luleå 15./8. — Jason, Hansen, ank. Hull 16./8. — Norden, Andreasen, ank. Britonferry 17./8. — Althoa, Skovgaard, ank. Par 15./8. — Neptunus, Jensen, ank. Dunkerque 17./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Halmstad 17./8. — Casper, Hansen, ank. Vlaardingen 18./8. — Zampa, Petersen, ank. Courzellep 17./8. — Delos, Andersen, ank. Granton 18./8. — H. I. Jensen, Larsen, ank. Neder Kalix 18./8. — Doris, Kobke, ank. Kjøbenhavns Red 18./8. — Urda, Pilegaard, ank. Dysart 18./8. — Lindhardt, Madsen, ank. Fowey 19./8. — Severine, Hansen, ank. Oscarshamn 18./8. — Immanuel, Bentzen, ank. Libau 17./8. — Sofie, Jensen, ank. Skellefteå 17./8. — Peter, Jørgensen, ank. Kulmar 18./8. — Martin, Wilde, ank. Blyth 18./8. — Zenitha, Jensen, ank. Gøteborg 19./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Warberg 19./8.

Ære. C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 16./8. — Aerial, Christensen, ank. Ipswich 17./8. — Altha, Albertsen, ank. Aberdeen 17./8. — Rigmor, Petersen, ank. Swinemünde 15./8. — Johanne, Stegmann, ank. Travemünde 16./8. — Neptun, Jensen, ank. Horsens 17./8. — Bien, Jensen, ank. Swinemünde 17./8. — Zephyr, Thellessen, afg. Soroka 17./8. til Poole. — Th. Lohse, Boye, ank. Aberdeen 17./8. — Fred, Jørgensen, ank. Dysart 17./8. — Sostrene, Christensen, ank. Pensacola 17./8. — Pampa, Svendsen, ank. Swinemünde 17./8. — Signe, Hansen, ank. Travemünde 17./8. — Ino, Weber, ank. Charlestown 17./8. — Diana, Hansen, ank. Ramsgate 18./8. — Lorentz, Levinsen, ank. Limerick 18./8. — Saluser den 14./8. præjet paa 48° N. Br. 6° V. Lgd. — Ami, Christensen, ank. Stenberg Kireke 19./8. — Æro, Christensen, ank. Bridgeness 19./8. — Henry, Bager, ank. Dunkerque 19./8. — Karen, Albertsen, ank. Halmstad 19./8. — Hejmdal, Eriksen, ank. Reykjavik 19./8. — Dana, Pedersen, afg. Havre 18./8. til Laguna d. T. — Marthing, Friis, ank. Königsberg 19./8. — Veritas, Staugaard, ank. Lymington 19./8. — Atlantic, Rasmussen, pass. Dungeness 16./8. for Altona.

INDHOLD:

Skibsforestandens og Navigationsvæsenets Ordning. — Kjøbenhavn, d. 21. August 1908. — Literatur. — Kaptajn Brudes Redningshaand »Uræd«. — Sloje Tider. — Frugtmarkedet. — So- og Handelsrettsdomme. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skilsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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: „Vanhaerst“.
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Vanhaerst“.

RUGBRØD

fra
Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Hørsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
 Gammel Strand 34 Kongelige Søassurance. 124.

Dr. med. Goldsohmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
 Gasværkshavnen.

Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
 Telf. 29,779 y.

Husk

Petersen-Faxe's
Hørrekevipering
 Kjøbenhavn.



Forstædernes
 Prima Rugbrød
 til
 Skibsproviantering.
 Telefon 4922
 Brødfabrikker

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
 Specialist i
Skibsproviant.

PALF SØRENSEN
 S. E. T. F.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
 Brillor, Pincenez, Kikkertør.

W. Coops Skibshandel
 Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
 Lager af alle Skibsrekvisitter.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason
 Skibsproviantering
 Lager af Manilla- og Hampfougværk.
 Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
 Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
 Træffes 12—2, 6—8 Aften, Søndag 10—11.
 Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

To yngre, raske Herrer søger Skibslejlighed (helst Sejlskib) i Marts—April 1909 fra en Havn i Dansk Vestindien saa nær St. Thomas som muligt, eventuelt fra Mexico eller en Havn i den sydlige Del af Nordamerika, til Antwerpen eller en Havn saa nær denne By som muligt, event. Sydengland.

Billet mrkt. 320 med Pris for Overfart incl. Kost og nærmere Oplysninger bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

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-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
 „Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Hørrekevipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel 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“.

**Aalborg
 A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

**Marstal Staalskibsbyggeri
 &
 Reparationsværft**

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
 Jernkonstruktioner
 Ophalerbeddinger.

Bygning af Damp-
 Sejl- og Motor-
 fartøjer.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.
 Dyrkarken Nr. 33, Aarhus
 anbefales.

Dampbaad til Salg,

bygget 1897, laster c. 325 Tons d. w., 11 Fod dybtgaaende. Nærmere gennem M. Ohlsson, Gråbrødersgatan 13, Malmö, Sverige.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
 Møjligheds Nr. 28, ved Havnen.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
 Aalborg
 anbefaler sig med alt til Fagat behørende Reel og billig Betjening garanteres.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr.-Adr.: „Bjørchjensen.“
 Telefon 7262.

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,
 131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
 Alt Skibsarbejde udføres.
 Lille Strandstræde 3.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøghed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**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.

Telegraph 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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant
samt Lager af Sejdug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

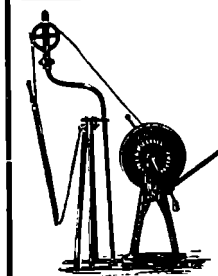
for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortødt 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlers

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Vaerene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes

Forlang Prøveliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 25. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ III Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de hervedende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

De danske Vin- og Conserverfabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
Telefoner: Central 6890
Bydepot 6252

**Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød**

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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“.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl. Hof-Leverandør.
Niels Juøls Gade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taeste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

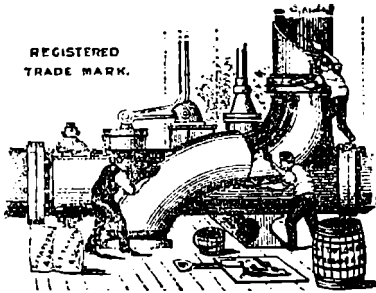
Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

S. T. TAYLOR & SONS
Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



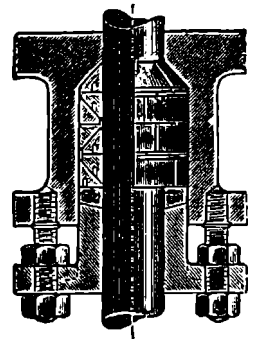
Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateriale af Intusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton) i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

Howaldtswerke,
Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbbvn.



Gaver til Sømandslønsen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

PALE SØRENSEN EFT.

Lager af Uhr, Barometre, Termometre, Brillor, Pincenez, Kikkerter.

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brotfabriker

Berg & Larsen
forhen Martin Nissoon
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Løge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Førerpost.

Den under Billet, nrk.: „815“ averterede Post som Fører af Motorskib i fast Rute er besat.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholder Fredag den 25. September Form. Kl. 10 (ikke som tidligere meddelt Lørdag den 26. September) Aarsmøde paa Forbundets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Forslag, der ønskes behandlede af Repræsentantskabet, bedes indsendt til Sekretariatet mindst 3 Uger før den 25. September.

Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Alle Medlemmer af Forbundet, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

Kjøbenhavn, den 20. August 1908.

Paa Repræsentantskabets Vegne

P. Rechnitzer
f. T. Formand.

Fabriks Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn. Telegr.-Adr.: Berglarsen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34
Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: 124. Telefon Nr. 124.

Skibe til Salg.

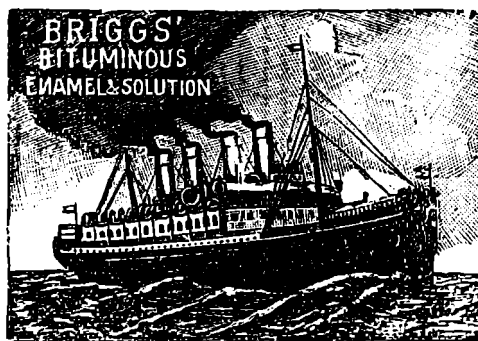
En Motorskonnert, maaler 47 Netto Tons, laster 130 Tons svært og 145 Tons Hvede, sammen føre and aftskonnert, maat ler 47 Netto Tons, laster 125 Tons svært, er til Salg ved Henvendelse til **F. Johansen,** Æreskjøbing.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.
Telefon 7262.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Gæstverksbævoen.
Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Cadenius & Grahn
Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølback, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Fregatten „Jylland“.

Vi har modtaget nedenstaaende Opraab, hvis Fremkomst desværre er bleven forsinket af Bladstrejken:

Til

Det danske Folk!

Som det formentlig vil være Offentligheden bekendt, lykkedes det at hindre Afhændelsen af Fregatten »Jylland« til Tyskland.

Af de tre Søsterskibe »Niels Juel«, »Sjælland« og »Jylland«, der er de sidste endnu eksisterende Repræsentanter for den danske Orlogsfleets smukke, gamle Skibstype, er »Jylland«, som med Hæder og Kraft deltog i den sejrige Træfning ved Helgoland 1864, det eneste, der endnu er i en saadan Stand, at den kan bevares i en Aarrække.

Idet Fregatten nu er i dansk Eje, saa at man med Tryghed kan drøfte, hvad dens videre Skæbne kan blive, fremstiller det Spørgsmaal sig naturligt, om der er Ønsker og Vilje til at søge Sagen ført videre frem.

Saa vel i Pressen som paa anden Maade har der været yltret Haab om, at den gamle Orlogsmænd maatte kunne bevares som et sidste Minde om vor Sømagts smukke Skibe og hæderfulde Historie fra fordums Dage og samtidig finde en værdig og varig Anvendelse enten som Museum, som Skoleskib e. a. l., det være sig ved Kjøbenhavn eller i en af Landets andre Havnebyer.

Ønsket om en saadan Løsning deles ogsaa af den Kreds af Mænd, der nu ejer Fregatten, men Opgaven er saa stor, at den ikke kan gennemføres alene af denne Kreds, idet der hertil, foruden hvad der all er tegnet — efter de anstillede Undersøgelser — vil udfordres henvend 100,000 Kroner.

Som foreløbigt Maal anser vi det for rimeligt at tage Sigte paa delvis at føre Fregatten tilbage til sin oprindelige Form og næste Sommer at lægge den over ved Landsudstillingen i Jyllands Hovedstad, for at saa mange som mulig kan faa Lejlighed til med egne Øjne at bese Skibet og samtidig besøge den Søfarts- og Havforsknings-Udstilling, som paatænkes installeret i Fregatten, og om hvilken denne utvivlsomt maa kunne blive en enestaaende Ramme.

Det vil derefter blive Komiteens Opgave at søge Skibet indrettet saaledes, at det i en Aarrække kan gøre Tjeneste i et nyttigt Samfundsojemed, saaledes som foran antyd.

Vi nærer den Tro, at der i det danske Folk, som altid med berettiget Stolthed har glædet sig over Marinens smukke Historie, findes mange, der vilde have følt det som en Formædelse, hvis Fregatten »Jylland« havde endt sin Tilværelse i Tyskland, og som gerne vil gribe denne eneste og sidste Mulighed til at hjælpe med ved Løsningen af den foreliggende Opgave, og som efter Evne vil bidrage til, at Maalet kan naas.

Brister vor Formodning om, at det fornødne Beløb let vil kunne samles, vil Komiteen se sig nødsaget til at lade Skibet ophugge her i Landet; men dertil skulde det dog nødvendig komme endnu, da Skibet er stærkt og godt.

Bidrag, der efter Behag kan indbetales ratevis i Løbet af et Aar, og for hvilke der senere vil blive aflagt offentlig Regnskab, modtages af de med * betegnede Herrer.

Dersom Maalet ikke naas, og Ophugning altsaa bliver uundgaelig, og for saa vidt der da fremkommer et Overskud, har man tænkt sig at anvende dette til Bedste for Skoleskibe som »Georg Stage«, »Viking« e. l., men den nærmere Bestemmelse herom vil være at

træffe paa et Møde, hvortil alle navngivne Bidragydere vil blive indvarslet.

Kjøbenhavn, i Juli 1908.

Komiteen:

V. Hansen,
Kontreadmiral.
Komiteens Formand.

A. O. Andersen,
Skibsreder.

V. Blom,
Direktor, Cand. jur.

H. V. Buhl,
Direktor,
Frederikshavn.

F. Børgesen,
Dr. phil.

Paul Carl,
Skibsreder.

*P. L. Fisker,
Skibsreder,
Vicekonsul,
Amaliegade 33.

*M. L. Frimodt,
Grosserer,
Gl. Strand 36.

Johan Hansen,
Borgerrepræsentant,
Konsul.

C. Hecksher,
Generalkonsul

*Chr. Holm,
Direktor,
Det dansk Petroleums A/S,
Vesterboulevard 17.

*L. P. Holmblad,
Grosserer,
Holmbladsg. 13.

*Moses Melchior,
Grosserer,
Højbroplads 21.

F. V. Morlensen,
Fiskeriinspektør.

*Chr. Olsen,
Skibskonstruktør,
Bureau Veritas,
Heibergsgade 14.

H. Parkov,
Oberstløjtnant,
Folketingsmand.

Forretningsudvalget:

C. With-Seidelin,
Kommandør,
Odensegade Nr. 12,

Chr. Løfting,

Forretningsudvalgets Formand.

Mag. sec. Statskonsulent,
Lykkesholms Allé Nr. 3 A.

*C. Holtermann,
Overingeniør,
Amaliegade Nr. 34.

Ikke mindst blandt Skibsfartens Mænd vil den Tanke vinde Genklang, at den gamle, veltjente Orlogsfregat »Jylland« bør bevares og finde en nyttig Anvendelse i Fremtiden. Idet Dansk Søfartstidende fuldt ud slutter sig til Komiteens Opraab, skal vi tilføje, at vort Kontor med Glæde vil modtage Bidrag til denne Sags Fremme.

Red.

Kjøbenhavn, den 25. August 1908.

Den traadløse Telegraf til Brug ved Udarbejdelsen af Vejrkort. Fra Aix-La-Chapelle meddeles til Reuters Bureau d. 16. ds.: Det er nylig lykkedes Direktøren for det herværende meteorologiske Institut, Dr. Polis, paa en Rejse over Atlanterhavet uafbrudt at modtage Meddelelser om Vejrtilstanden paa Oceanet mellem Evropa og De forenede Stater ved Hjælp af traadløse Telegrammer. Paa Grundlag af Meddelelser fra passerende Skibe og fra forskellige Stationer paa den europæiske Kyst var han i Stand til at tegne daglige Vejrkort om Bord paa Damperen »Kaiserin Auguste Victoria«, med hvilken han foretog sin Rejse. Fra Skibe blev der gennemsnitlig modtaget fem Telegrammer daglig.

Vejrtelegrammer fra den europæiske Kyst blev samlet af Institutet i Aix-La-Chapelle og afsendt til Marconi Stationen i Clifden, hvorfra de blev videre-telegraferet til »Kaiserin Auguste Victoria«. Det lykkedes at udsende disse traadløse Telegrammer paa en Afstand af indtil 1875 Sm. fra Kontinentet.

Skibes Stabilitet. For en Tid siden forliste den britiske Dampet »Graidon Hall« paa sin Rejse fra Sortehavet med en Kornlast, og det er senere oplyst, at Skibet ved sin Afrejse ikke var i sødyglig Stand med Hensyn til Skodder og den øvrige Afstivning i Lastrummet, saa at det maa formodes, at Damperen er kæntret. Heller ikke Anbringelsen af de forskellige Kornsorter foroven og forneden i Lastrummet har været forsvarlig, Reservebunkerkullene har været anbragt meget højt oppe, og alt i alt synes der ikke i nogen Henseende at være taget fornødent Hensyn til Skibets Stabilitet.

I England synes man nu at hælde til den Anskuelse, at Aarsagen til den Slags Ulykker for en Del maa søges i de britiske Navigatorers mindre gode sømandsmæssige Uddannelse udelukkende i Dampskibe. Board of Trade's Fordringer til en Dampskibsstyrmands Kvalifikationer kritiseres som for lidt omfattende, og det gøres fra flere Sider gældende, at Fordringerne i Retning af Kendskab til Skibets Stabilitet burde udvides betydeligt. (Kysten).

Fra Ghent skrives til os d. 21. ds.:

Som det vil være almindelig bekendt i Reder- og Mæglerkredse er der for Tiden store Arbejder i Gang gaaende ud paa at udvide og uddybe Terneuzen—Ghent Kanalen, saaledes at Skibe af enhver Størrelse kan komme helt op til Ghent gennem den nu fuldførte ny Terneuzen Sluse.

Disse Arbejder vil sandsynligvis blive fuldført i Løbet af næste Aar, men for saa vidt muligt at lette Trafikken har Myndighederne bestemt, at Skibe op til nedenstaaende Dimensioner fra Begyndelsen af Oktober 1908 maa passere den ny Sluse og gaa op til Ghent saa vel under Damp som under Bugsering.

Længde	: 367 engelske Fod	120 Meter
Bredde	: 48	— — 14,63 —
Dybgaende:	21,3	— — 6,50 —

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund afholder, som det fremgaar af omstaaende Annonce, sit Aarsmøde d. 25. September d. A.

Stor Søulykke. Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskabs Dampet »Folgefonden«, der d. 22. ds. afgik fra Bergen, er i Følge Telegrammer til Ritzaus Bur. samme Dags Aften grundstødt og derefter sunket paa dybt Vand udfør Skaanevik. Lodsens var paa Broen, da Grundstødningen fandt Sted.

Det forlyder, at der var 85 Passagerer om Bord, og af disse menes 40 at være druknet. Blandt de redede er Skibets Fører, Kaptajn Johannesen.

Samvittighedsløshed efter Kollisioner.

Fra et af vore betydeligste Konsulater i Udlandet skrives til os d. 19. ds.:

Hvor ofte læser man ikke i Bladene: »Natten mellem saa og saa blev N. N. Skib paasejlet; det paasejlende

Skib sejlede videre uden at bekymre sig om det paasejlede Skib; det var umuligt at indentificere Paasejleren! Der er sikkert ogsaa mangt et Tilfælde, hvor en saadan Meddelelse ikke kommer frem af den simple Grund, at det paasejlede Skib er gaaet under med Mand og Mus.

Selvfølgelig gør Myndighederne og Assuranceselskaberne saa nogenlunde hele Verden over deres yderste for at faa fat i saadanne Slyngler, men desværre er Resultatet af disse Bestræbelser jo ofte, ja maaske oftest negativt, medens der naturligvis i de Tilfælde, hvor det paasejlede Skib er gaaet under med Mand og Mus, overhovedet kun sjældent bliver Mulighed for at gøre Ansvar gældende.

Kunde det ikke tænkes, at de braadne Kar, som Verden over paa denne Maade ikke blot sætter en Plet paa Skibsførerstanden, men ogsaa ofte bringer Død eller dog Fordærvelse over andre, kunde blive tvungen til i mange Tilfælde at være mindre hensynsløse; Systemet med Fiskerflaadernes Hjemstedsmærker og Nunre synes mig i mange Tilfælde at have givet saa gode Resultater, at det giver et godt Fingerpeg med Hensyn til en Vej, ad hvilken der kan vindes fremad.

Med andre Ord, var det utænkeligt, at der kunde arbejdes hen paa mellemfolkelige Overenskomster angaaende iøjnefaldende Mærkning af Skibe? Hvis Fagfolk skulde mene, at der var en Mulighed for i det mindste at Aare at opnaa et Resultat i saa Henseende, saa synes det mig, at det vilde være en Ære for os, om vi greb Initiativet. Selv om vore Fagfolk maatte stille sig skeptisk med Hensyn til Muligheden for i en overskuelig Fremtid at naa til saadanne internationale Overenskomster, kunde der maaske dog være Anledning til for os at tage Sagen op for os selv og indføre Mærkningsregler for vore Skibe; Eksemplet skulde nok i Længden smitte, og vi kunde da som Danske stolt sige: »Saadan Handlemaade er egentlig ukendt hos os, men vi vil dog, hvad saa end de andre søfarende Nationer maatte ville gøre eller ikke gøre, feje for vor Dør«.

Konsul.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 62/1908, afsagt den 19. August 1908. Maskinist Carl Arthur Høirup Vinther mod Motorlæggeren »Axels Reder, Oscar Scheitel.

Den 10. April d. A. paamønstredes Maskinist Høirup Vinther som Motorpasser paa Motorlæggeren »Axel« og tiltraadte med denne samme Dag en Rejse, der varede til den 20. s. M. Efter de i Afregningsbogen indførte Hyrebetingelser skulde Citanten have 32 pCt. af Brutto Fortjenesten, men være paa egen Kost. I Afregningsbogen er den nævnte Andel efter Rejsens Afslutning opgjort til 44 Kr. og Kosten til 15 Kr. I Henhold hertil søger nu Citanten Indstævnte Motorlæggeren »Axels Reder Oscar Scheitel, til Betaling af 29 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger under Henvielse til, at det var en mundtlig Aftale mellem Parterne, at Citanten skulde betale Halvdelen af Udgifterne til Petroleum, Havnepenge og Hyre til en Letmatros. Herefter vilde Indstævnte ikke blive Citanten noget skyldig, men faa 10 Kr. 24 Øre tilgode hos ham.

Mod Citantens Benægtelse har Indstævnte imidlertid ikke ført tilstrækkeligt Bevis for, at en saadan Aftale er truffen, og den i Afregningsbogen indførte Overenskomst vil derfor være at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse, idet der heller ikke efter det foreliggende findes tilstrækkelig Anledning til, som af Indstævnte

subsidiært paastaet, at gøre Sagens Udfald afhængig af Partsed. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde hæves.

Dom i S. S. Nr. 79/1908 afsagt den 19. August 1908. Tiltalte P. A., der fra 11/8 d. A. havde været udmønstret med Damperen »Skinfaxe« som Fyrhøder paa ubestemt Tid, rømte i Kjøbenhavn samme Dag.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 80/1908 afsagt den 19. August 1908. Tiltalte C. F. M., der havde været udmønstret fra 6. April d. A. med 3-m. Skonnert »Hermod« af Marstal som Letmatros paa ubestemt Tid, rømte i Gøteborg den 26. April d. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet maa Fragtmarkedet som Helhed for denne Fart betegnes som daarligere end tidligere, idet der kun fremkommer meget faa ny Laster. Udsigterne er saaledes ikke lyse navnlig fra Bottenhavet og Finskebugten, men efter al Sandsynlighed vil der snart fremkomme Kornlaster til Transport, som vil bidrage til at stive Markedet af, saa at Rederne ikke bringes til at akceptere, hvad Rater det behager Befragterne at byde. Danmark og svenske Sindhavne har endnu nogle mindre Laster til Østersøhavne og Østnorge; tyske Østersøhavne har intet al byde paa. Syd- og Vestsverig er mattere og har kun enkelte Laster til lave Rater, og Østnorge har nogle Islaster, Skurlast, Props- og Træmasselaster til ikke egentlig lave Rater for passende Sejlere, men de høje Udgifter i Norge er en Hindring for Forretning. Petersborg er aller mattere, og svømmende Tonnage kan vanskelig placeres for Oljekager, og det øvrige Rusland er mat; Bottenhavet og Finskebugten har færre Laster med lave Rater, saa at der kun gøres faa Forretninger i denne Fart, som er af ret væsentlig Betydning, idet Rederne paa denne Aarstid sædvanlig søger at sikre sig sidste Østersøtur. Returfragter Vest fra er uden Forandring, men Foderstoflaster mangler fremdeles, medens der er Kullaster nok.

I den foreløbne Uge er bl. a. afsluttet:

115 Stdr. D/B., Boards Hudiksvall/Lorient 47 Frcs., 1,200 Tdr. Tjære Ulcåborg/Holland 17 Gulden, 300 Tons Fosfat Middlesbro/Skellefteå 8/6, 340 Tons Salt Middlesbro/Nakskov og Svendborg 7/, 290 Tons Oljekager Petersborg/Danmark 18 Mark, 130 R.-T. Is Skienfjord/Inverness 8/6, 255 Tons Ler Bremen/Petersborg 7 Rn.

For de mindre Skibe er der desværre ingen Forandring sket i den foreløbne Uge, og vi kan derfor i det store og hele henvisse til de tidligere Beretninger. Kun Stolpmünde synes noget fastere og noterer 5 Mark for Havre og 4 Mark for Rug, hvorimod Kornafskibningerne fra det øvrige Tyskland stadig trækker ud.

ab Kjøbenhavn er det vedblivende meget mat, men der kommer ogsaa kun meget faa Sejlere dertil med Ladning; der er bl. a. aller sluttet for Hvede til Åhus (Sverig) 9 Øre samt Majs til Præstø og Hasle 10 Øre og for gammelt Jern til Uddevalla 3 1/2 Kr.

Provinserne ligger ligeledes endnu saa godt som stille, og før Begyndelsen af næste Maaned kan der næppe ventes nogle Byglaster.

Med Hensyn til Sverig er Fragtmarkedet i det væsentlige uforandret; fra Sydsverig til Stettin stilles nu 3 1/4 Mark for Gadesten i Udsigt, hvilket er ensbetydende med en lille Bedring, men det er ogsaa alt. Lysekil søger nogle Skibe til Kiel, Harburg og Oldenburg, hvorimod Halmstad er ret stille.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsstyrelsernes Formænd:

Kaptajn M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Forretningsfører Emil Holm, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll., Konsul Røchnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø; Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus; eller til Hovedkontoret, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland.... Kapt. C. Jensen, Margrethovej 7, Hellerup.
 Dragør..... " J. Schmidt, Dragør.
 Faxø og Omegn. " J. P. Hansen, Faxø Ladeplads.
 Rødvig..... " J. P. Nielsen, Rødvig.
 Stege og Nyord. " N. P. Hansen, Nyord, Stege.
 Bornholm..... " Th. Clausen, Rønne.
 Midtøen..... " M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
 Sydøen..... " Th. Nielsen, Svendborg.
 Østøen..... " W. Iversen, Nyborg.
 Langeland..... " A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
 Nordøen..... " C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
 Ærø..... " Joh. Albertsen, Marstal.
 Sydøen..... " P. Pedersen, Strandhuse, Kolding og H. Christensen, Vindingland, Vejle.
 Midtøen..... " S. Christensen, Aarhus.
 Nordøen..... " J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg..... Sagfører Knud Petersen og M. Andersen.
 Aarhus..... — N. Knudsen.
 Assens..... — J. Jørgensen.
 Esbjerg..... — J. Clausen.
 Faaborg..... — J. Amtoft.
 Fredericia..... — E. Thiellesen.
 Frederikshavn.. — N. Petersen.
 Horsens..... Overretssagfører Schouenborg.
 Kallundborg... Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.
 Kjøbenhavn.... Højesteretsagfører Ludvig Arntzen.
 Marstal..... Sagfører H. P. Nielsen.
 Middelfart.... — Philip Hansen.
 Nexø..... — H. Mauritsen.
 Nyborg..... — Chr. Quist.
 Nykjøbing Jyll. — Axel Tønnesen.
 Odense..... — E. Kjørboe og C. Knudsen.

Rønne..... Sagfører *Janus Olsen*.
 Svendborg..... Overretssagfører *J. Jacobsen*.
 Thisted..... Sagfører *Niels Lyhne*.
 Vejle..... Overretssagfører *F. Knudsen*.

Fra Sø og Land.

For nogle Maaneder siden hændte det, medens det store britiske Slagskib »Dreadnaught« laa paa Station i Malta, at en af Skibets Dykkere blev sendt ned for at klare en af Skruerne, der var bleven uklar af en Trosse. Tiden gik, og da Manden ikke kom op igen, blev man om Bord paa Slagskibet efterhaanden urolig for, at der kunde være tilstodt ham noget, saa meget mere som Skibets øvrige Dykkere paa det Tidspunkt tilfældigvis havde Landlov og saaledes ikke straks kunde skaffes til Stede. Man forsøgte ved Hjælp af de sædvanlige Signaler at komme i Forbindelse med Manden, men stadig uden Resultat, og da til Slut en Kyst, som Dykkeren havde halt med sig, kom lydende op til Overfladen, folte den vagthavende Officer sig overbevist om, at der var sket en Ulykke og sendte Ilbud i Land for at skaffe en af de andre Dykkere til Veje. Ekspeditionen lykkedes, Dykkeren kom om Bord, fik Dragten paa og gik hurtigst muligt ned for at komme sin savnede Kammerat til Hjælp. — Kort efter kom han imidlertid op igen, yderlig oprørt og indigneret, maaske dog mere over sin utidlig afbrudte Landlov end over det, han havde faaet at se dernede. »Den Drivert har ganske rolig siddet og surket dernede hele Tiden,« sagde han.

Og det var netop det, der havde været i Vejen. Dykkeren var kommet derned lige efter at have faaet sin Frokost, og da han straks var bleven klar over, at det Arbejde, der skulde gøres, var meget mindre, end han paa Forhaand havde tænkt sig, saa havde han gjort det færdigt i Løbet af et Øjeblik, hvorefter han satte sig til Pal paa et af Bladene af »Dreadnaughts« Kæmpeskruer for at tage den lidt med Ro. Der var han falden i Søvn, medens nysgerrige Fisk flekkedes om ham tiltrukket af det blændende Sogelys, han havde fra Bystøt.

Soulykke. Fra Punta Arenas telegraferes til Hamborg, at Firmaet F. Laicz Sejskib »Palmyra«, der var paa Rejse fra Antwerpen til Valparaiso, d. 2. Juli er strandet paa Wellington-Øen. 5 Mand af Besætningen drukkede; 16 Mand forlod i en Baad Strandsidingsstedet og har siden været savnet. Kaptajnen og Førstestyrmand naaede Evangelistøerne, hvor de blev optaget af et Skib og bragt til Punta Arenas.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Grenen« (Stabelnummer 121) bygget for Regning A/S. Kjøbenhavns Fiskeforsyning, Kjøbenhavn, blev d. 23de ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 120' 0" langt i Hoveddækket, 21' 4½" bredt og 10' 11½" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Expansionsmaskine med Overflade Kondensation af 300 ind. HK.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en c. 2,300 Tons Fragtdamper.

Den 19. ds. løb en Skonnert af Stabelen fra Skibsbygger Hanssens Værft i Stubbekjøbing.

Skonnerten, der er solgt til Kapt. Anders Hansen, Ommel, maaler c. 50 Tons. Skibet fik Navnet »Naomi«.

»Æro Avis«.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislistes.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Esbjerg. Telefon 43. Hovedkontor: Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

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. (Sluttet 24./8.) Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 23./8. — Alexandra, Nielsen, afg. Haidar Pascha 17./8. til Smyrna. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 21./8. for Barcelona. — Anglo Dane, Wieness, pass. Brunshüttel 21./8. for London. — A. N. Hansen, Pauske, afg. Petersborg 22./8. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. Stax 19./8. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 16./8. — Arno, Strubberg, afg. Lissabon 22./8. hertil — Aurora, Fischer, afg. herfra 22./8. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 23./8. — Beira, Lunge, afg. Livorno 22./8. til Neapel. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 22./8. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. herfra 22./8. til Reval. — Christian IX, Holm, ank. London 16./8. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 22./8. til Finland (via Pillau). — Douro, Mortensen, afg. Riga 22./8. til Antwerpen. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 28./7. — Frederik, Thomsen, afg. Pillau 23./8. hertil. — Garonne, Kromann, afg. herfra 21./8. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 19./8. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 18./8. — Hengest, Munch, ank. hertil 24./8. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 23./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Marseille 23./8. til Tarragona. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 16./8. — Kasan, Hansen, afg. London 22./8. til Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 22./8. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 23./8. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 20./8. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, afg. Libau 22./8. til Hull. — Loire, Craignon, ank. Bordeaux 21./8. — Louise, Kruse, ank. Königsberg 22./8. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 23./8. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 23./8. — Moskov, Meldahl, afg. Riga 21./8. til Dunkerque. — Nicolai II, Clausen-Kaas, afg. Antwerpen 21./8. til Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. Petersborg 21./8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Aalborg 22./8. — Omsk, Jønsen, afg. Newcastle 22./8. hertil. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 15./8. til New York. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 22./8. for London. — Prøgel, Harder, dokker her. — Saga, Wiberg, ank. Ronen 20./8. — Saxo, Larsen, ank. hertil 21./8. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 22./8. hertil — Texas, Lissner, afg. Baltimore 21./8. til Newport, News. — Tiber, Beck, ank. hertil 22./8. — Tyr, Thauing, ank. hertil 24./8. — United States, Wulff, afg. New York 20./8. til Kristianssand. — Valdemar, Jønsen, afg. Antwerpen 23./8. til Königsberg. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Antwerpen 21./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Swansea 11./8. til Kanada. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Hull 17./8. til Kronstadt. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newport 18./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 17./8. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Portishead 8./8. til Savannah. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Bona 10./8. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 18./8. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 21./8. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Hull 18./8. til Petersborg. — Johan Siem, Knudsen, ank. Lübeck 18./8. — Harald Klitgaard, ank. Mehtil 17./8.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Riga 21./8. — I. N. Madvig, Holm, ank. Frederikshavn 21./8. — Helge, Olsen, ank. Newcastle 20./8. — Rolf, Olsen, afg. Petersborg 18./8. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. Kronstadt 14./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Boness 20./8. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Grimshy 20./8. — Nautik, N. Nielsen, ank. Grimshy 19./8. — Nordsoen, Gram, ank. Tuborg 21./8. — Ellen, Hansen, afg. Karthage 21./8. til Casablanca. — Fylia, Christensen, pass. Helsingør 18./8. for Antwerpen. — Gerda, Iversen, ank. Manchester 21./8. — Hebe, Gregersen, afg. Hull 19./8. til Helsingør. — Inger, Larsen, ank. Königsberg 21./8. — Cito, Jepsen, ank. Geste 20./8. — Dagmar, Mathiasen, ank. Italia 18./8. — Nerma, Schiff, afg. Buntisland 22./8. til Königsberg. — Alfa, Lauritsen, ank. Trångsund 20./8. — Johanne, Mikkelsen, afg. Malmö 21./8. til Kotka.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rotterdam 21./8. — London, Bom, ank. Kiel 19./8. — Paris, Tholander, afg. Kronstadt 19./8. til Velzen. — Bryssel, Kaas, afg. Riga 19./8. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 20./8. — Wien, Boeck Hansen, ank. Reval 22./8. — Roma, v. Thun, ank. Boness 21./8.

Jylland. Ingrid, Winther, afg. Tynen 22./8. til Swinemünde. — Karen, Eriksen, afg. Windau 19./8. til Antwerpen.

Dannebrog. Amalienborg, Peterson, ank. West Hartlepool 14./8. — Brattingsborg, Suenson, afg. Cardiff 14./8. til Savona. — Flynderborg, Larsen, afg. Burntisland 21./8. til Helsingborg. — Fredensborg, Winther, afg. Petersborg 21./8. til Cardiff. — Frederiksborg, Larsen, ank. Huerva 18./8. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Spezzia 19./8. til Bougie. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, afg. Tornea 20./8. til Lübeck. — Skanderborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 22./8. — Stegelborg, Lund, ank. Uleåborg 19./8. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Rotterdam 21./8. — Soborg, Hansen, ank. Lübeck 16./8. — Uranienborg, Schmidt, ank. Calais 20./8.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Pomeran 14./8. — Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 19./8. — Marselisborg, Rohde, ank. Dunkerque 12./8. — Silkeborg, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 21./8. til Petersborg. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 9./8. — Tørborg, Schmidt, ank. Petersborg 22./8. — Ulfborg, Møllerup, afg. Hamburg 20./8. til Liverpool. — Vordingborg, Petersen, afg. Riga 20./8. til Dunkerque.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Grimsby 17./8. til Kotka. — Dansborg, Kühl, ank. Calais 16./8. — Jægersborg, Larsen, ank. Jacobstad 18./8. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kronstadt 20./8. — Taarnborg, Matzen, ank. Bouess 17./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Windau 20./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rouen 21./8.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Cardiff 15./8.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 17./8.

Havet. Fyen, Andersen, ank. London 17./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofael, ank. Konovo 2./8.

Term. Sara, Jensen, afg. Riga 19./8. — Helene, Sørensen, ank. Methil 12./8. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Königsberg 17./8. — Agnete, Petersen, ank. Neufahrwasser 21./8. — Hermia, Hansen, afg. West Hartlepool 19./8. — Aliee, Schultz, afg. tilent 20./8.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 22./8. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Wallsend 22./8. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Riga 19./8. — Urania, Clausen, ank. Narva 14./8. — Svend, Schmidt, ank. Hull 14./8. — Nordland, Petersen, ank. Flensborg 11./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Korsør 15./8. — England, Andersen, afg. Grimsby 21./8. — Holland, Poulsen, afg. Windau 20./8. — Rusland, Madsen, afg. Grangemouth 19./8. — Annette Furness, Larsen, afg. Kronstadt 21./8. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 10./8. — Dronning Olga, Petersen, ank. Arehangel 20./8. — Europa, Hansen, ank. Emden 18./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Ghent 18./8. — Belgien, Nielson, ank. Arehangel 22./8. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 18./8.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Kratzwick 20./8. til Oxelösund. — Edison, Sørensen, ank. Hungerburg 16./8. — Fulton, Jørgensen, afg. Livorno 18./8. til Pratas. — Newton Andersen, ank. Genua 17./8. — Washington, Nielsen, ank. Emden 21./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 18./8. — Vera, Thing, afg. Hull 22./8. til Leith. — Freja, Nielsen, afg. Cariddien Pier 22./8. til Faaborg. — Hertha, Rasmussen, afg. Stettin 22./8. til Kjøbenhavn.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Uleåborg 22./8. til Lappvik. — Rimfaxe, Faber, afg. Frederikshavn 20./8. til Leith. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Kjøbenhavn 23./8. til Trångsund.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ligger i Nykjøbing F. — Lars Kruse, Mathiesen, ligger i Rouen. — Chr. Christensen, Rasmussen, ligger i Kiel. — N. F. Høffding, van Deurs, ligger i Neufahrwasser. — I. D. S. Adolph, Fenger, ligger i Hull. — Alfred Hage, Ellekilde, ligger i Bona. — T. M. Werner, Hansen Holm, ligger i Kiel. — Peter Willemoes, Albertsen, ligger i Neufahrwasser. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Calais. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Kalundborg.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Blyth 21./8. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Blyth 21./8. — Martha, Christensen, afg. Seham 19./8. — Elina, Rathje, ank. Tynen 21./8. — Therese, Pedersen, afg. Hornösand 22./8. — Simone, Møller, ank. Helsingfors 4./8. — Jeanne, Løffler, afg. Tyno Dock 21./8. — Vera, Riso, afg. Blyth 20./8. — Daisy, Lagesen, afg. Tynen Dock 18./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Nordmalin 23./8. — Russia, Poulsen, ank. Riga 17./8. — Carl Hecksher, Starek, ank. Wilhelmshafen 19./8. — Dania, Petersen, ank. Kjøbenhavn 24./8. — Normannia, Eriksen, ank. Petersborg 20./8. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 15./8. — Canadia, Jørgensen, ank. Portland Maa 22./8. — Livonia, Skov, afg. Methil 18./8.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 9./8. — Patria, Dam Larsen, afg. Hull 19./8. — Gratia, Sørensen, afg. Memel 22./8. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 18./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingborg 18./8. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 15./8. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Riga 15./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 19./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bergen 15./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Burntisland 20./8. — Granaria, Jørgensen, afg. Baltimore 5./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Sunderland 21./8. — Estonia, Liudberg, ank. Petersborg 15./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Frederikshavn 23./8. — Seecilia, Jensen, ank. Trapani 15./8. — Sclandia, Troensegaard, ank. Methil 17./8. — Frumentia, Andersen, afg. Methil 19./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Barcelona 20./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Berg, ank. Mo 23./8. — Anamba, Rambusch, afg. Perim 22./8. — Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 8./8. — Cathay, Thomsen, afg. Shanghai 22./8. — Bintang, Gabe, afg. Singapore 20./8. — Siam, Cortsen, afg. Perim 23./8. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 11./8. — Siberien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 15./8. — Cambodia, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 21./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 10./8. — St. Jan, Ingemann, ank. London 23./8. — St. Croix, Christensen, afg. Trinidad 21./8.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Karrebæksminde 20./8. — Eriending, Nielsen, ank. Bouess Red 20./8. — Energi, Svane, ank. Methil Red 20./8.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Svendsen, afg. Kristiansund 20./8. til Esbjerg. — Ætuna, Pedersen, ank. Esbjerg 18./8.

Fans. Nordby. Emilie, Nielsen, prajet 9./8. paa 39° N. Br. 69° V. Lgd. — Prins Valdemar, Hansen, afg. Cal. Coloso 15./7. til Falmouth f. O. — Sorine, Andersen, ank. Hamburg 21./8.

Æro. Maren, Albertsen, ank. Odense 20./8. — Niels, pass. Dungeness 17./8. for vestg. — Rolf, Kristensen, pass. Dover 18./8. for vestg. — Atlantic, Rasmussen, ank. Altona 19./8. — Hekla, Hermansen, ank. Brahestad 20./8. — Concordia, Madsen, ank. Danzig 19./8. — Argus, Jensen, afg. Campbellton 19./8. — Eden, Petersen, ank. Frederikshavn 21./8. — Adele, Koch, ank. Wismar 21./8. — Frem, Haagenen, ank. Fowey 21./8. — Johanne, Hansen, pass. København 20./8. p. R. f. Nedre Kalix til St. Walery. — Svip, Jensen, ank. Hammerhus 20./8. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Ekenes 20./8. — Laura, Jensen, ank. Tvillingate N. F. 21./8. — Kronen, Ilermannen, ank. Tvillingate N. F. 21./8. — Freya, Nielsen, ank. Gøteborg 22./8. — Niels, Caspersen, ank. Noirmoutier 22./8. — Skandia, Sand, ank. Fowey 22./8. — Dana, pass. Prawl Point 19./8. for vestg. — Rise, Bager, ank. Cardiff Red 22./8.

Efterretninger for Søfarende.

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærrat. Karrebæksminde-Bugt. Smaalands Farvandet. I Nætterne mellem den 10de og den 17de September d. A. afholdes fra Markets Frembrud til Kl. 2 Form. Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses mod Nord af Sjølunds Sydøst, mod Vest af en Linie gennem Vægeren paa Kirkegrund i retv. Nord-Syd, mod Syd af en Linie gennem Knudshoved Vestpynt imod retv. Vest, mod Øst af en Linie gennem Knudshoved Vestpynt imod retv. Nord. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Sogelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saalænge de elektriske Sogelys er i Virksomhed.

Fyrtaarn opføres. Agger-Tange. Thybøren Kanal. Nordøen. Paa Agger Tange opføres et 17,3 m højt Jernfyrtaarn umiddelbart Nord for den østlige Indsejlingsbænk.

Forestaaende Forandring af Lys- og Kløkketønde til Lys- og Fløjtetønde. Sejrs NV.-Rev. Kattegat. Den 1ste November d. A. eller snarest muligt derefter ombyttes Sejrs NV.-Rev Lys- og Kløkketønde med en Lys- og Fløjtetønde. Tøndens Farve og Fyrets Karakter forbliver ulorandret.

INDHOLD:

Fregatten »Jylland«. — Kjøbenhavn, d. 25. August 1908. — Samvittighedsloshed efter Kollisioner. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsfortretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. 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 imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 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.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1/3 Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Kølhalsplads.</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 5 1/2 & 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: 1 1/2 & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskaier 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.</p> <p>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. 38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforudsæn. 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: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Udvidelaen 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 Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldhoden.
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: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkepenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingssplads, 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 Ø.	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. Kølhalingssplads 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. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
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 Ø. indbetattet 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 besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' 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 Ø. Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørgeres af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 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 Kølhalingssplads 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 besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutt. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 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+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+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 besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 60 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land. ogsaa mindre Dampere, Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 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 ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 46 & 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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.
Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

W. Coops Skibshandel

Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skibsfører Sigurdssens

**Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat**

er det bedste i Markedet.
Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
Charles H. Huss, Ltd.

Cardiff, 30, Evelyn Street,
London, 39 & 40, Mitre Street, E. C.
Newcastle on Tyne 21, Queen Street
Newport mon III, Dock Street,
Barry Dock, Dock Chambers
og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2876
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. August 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- befallinger besørges.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— **Priskurant gratis og franko.** —

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Gløffert.
C. L. Seifert,
Egl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.
Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

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 Mønie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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.

Motorfartøj søges

til faste Fart med Cement fra
Aalborg til Holbæk etc. Far-
ten, der kan paaregnes at
blive lønnende for en ener-
gisk Skibsfører, vil være at
paabegynde pr. første aabne
Vande 1909, eventuelt straks.
Et Fartøj af 50 à 100 Tons La-
deevne vilde egne sig bedst.
Reflektanter bedes indlægge
Billet, mrk.: „Motorfart“, paa
dette Blads Kontor.

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,

Steamships- & Forwarding-Agents

Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telephon Nr.
Gammel Strand 34 Kongelige Søassurance. 124.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasses Skræderi og Herrekvilpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegaade 32, 1. Trædes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

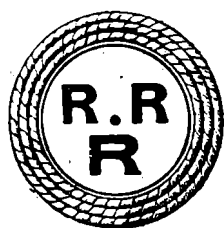
af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.



Randers Rebslaaeri

Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. KANIA.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skibe til Salg.

En Motorskonnert, maaler
47 Netto Tons, laster 130 Tons
svært og 145 Tons Hvede, samt
en fore and aft Skonnert, maaler
47 Netto Tons, laster 125
Tons svært, er til Salg ved
Henvendelse til F. Johansen,
Æreskjøbing.

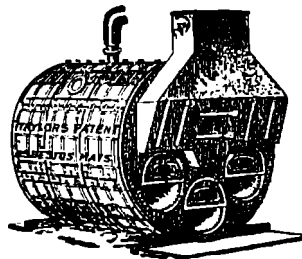
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 28. August 1908.

Var det ikke for Kaptajn Lagesens varmtfølte og interesserede Artikel her i Bladet for en Uge siden, kunde man fristes til at tro, at Interessen for det store Spørgsmaal om Navigationssagens endelige Løsning var ved at kølnes. At man havde faaet nok af lange Debatter om Eksamensfordringer, Fartsgrænser og alle de øvrige mer eller mindre betydningsfulde Detaljer, som Betænkningerne gjorde Rede for, og nu nærmest var til Sinds foreløbig at lade to og fem være lige og roligt afvente, hvad Indenrigsministeriet maatte have bestemt med Hensyn til det Lovforslag, som efter alt at dømme vil komme til at ligge paa Rigsdagens Bord i den kommende Samling.

Kaptajn Lagesens Indlæg har i hvert Tilfælde vist, at en saadan Antagelse er ganske fejlagtig. Men dette er hverken dets eneste ejheller dets væsentligste Fortjeneste. Kaptajnen har — ikke uden Held — søgt at paavise for den danske Navigatorstand, at de to Betænkninger, hvad man end iøvrigt maatte kunne sige for eller imod dem, har det tilfælles, at de er ensbetydende med en Haandsrækning til Navigatorstanden, idet en af Reformens Virkninger nødvendigvis maa blive den, at Standens sociale Niveau højnes. At dens rent økonomiske Niveau som Følge heraf ogsaa før eller senere maa blive højnet, turde forøvrigt være hævet over enhver Tvivl.

Selv om imidlertid Meningerne ogsaa paa dette Punkt kunde være delte, hvad vi for vort Vedkommende absolut vil vægre os ved at tro, saa kan i hvert Fald en saadan Synsmaade ikke komme til Anvendelse overfor Kaptajn Lagesens Appel til Navigatorstandens Organisationer i denne Sag. Vi vil ikke lægge Skjul paa, at netop denne Del af Indlægget for os har været det afgørende med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Kaptajn Lagesens Betragtninger burde gøres til Genstand for Kommentar paa dette Sted. Navigationsspørgsmaalets Løsning er for hele Navigatorstanden en Sag af saa gennemgribende Betydning, at denne ingenlunde bør slaa sig til Ro med, at den sammen med de øvrige Interessenter har været repræsenteret i Kommissionen. Vilde det ikke være megel nær ensbetydende med en Selv-Umyndiggørelse, om Skibsførerstandens Organisationer, som dog naturligt bør være at finde i Navigatorstandens allerforreste Række, ganske undlod offentlig at tage Stilling til eller endog at beskæftige sig med en Sag, af hvilken Standens hele Stilling er afhængig, maaske for en lang Aarrække? Vi mener jo, og vi tror ubetinget at burde støtte den Opfattelse, at Skibsførerstandens Organisationer vilde handle klogt i at lade sine øvrige, betydelige Opgaver vente, medens man koncentrerer sin Opmærksomhed paa den Sag, hvis Løsning er saa umiddelbart forestaaende. Ventetiden vilde næppe blive lang, og den kunde vanskelig anvendes bedre.

Det er Kaptajn Lagesens Fortjeneste at have raabt dette Varsko, om end det er sket i den ellefte Time, og at have gjort det paa en saadan Maade, at der er nogen Grund til at tro, at det vil øve sin Virkning.

Det ligger imidlertid nær i denne Forbindelse at føre den Organisations-Idé, som Kaptajn Lagesen med saa stor Berettigelse har støttet sig til, endnu et Skridt

videre. Ingen vil finde paa at bestride, at Skibsfarten saavel som enhver anden omfattende Erhvervsgren har baade Ret og Pligt til at være medbestemmende i sine egne Sager, naar denne Ret og Pligt kan forvaltes af kompetente Organisationer. Hvis der herskede nogen Tvivl i saa Henseende, vilde et Blik paa det store Arbejde, som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og dens Kredse af Under-Organisationer i Aarenes Løb har formaaet at udrette, være fuldt tilstrækkeligt til at overbevise om det modsatte, thi ingen, selv ikke de administrative Myndigheder, vil kunne vægre sig ved at erkende, at dette Arbejde har tilsigtet ikke blot Varetagelsen af Skibsfartens Tarv, men ogsaa det Offentliges Interesse, hvor det har været forlangt. — Men ud fra denne Betragtning finder vi at burde bidrage vort til at slaa til Lyd for det Krav, at der ved den endelige Ordning af Navigationsvæsnet bør tilsikres Skibsfartens Organisationer, gennem et eventuelt Tilsynsraad, Censor-Institutionen eller paa anden Maade, en passende Andel i Navigationsvæsnet Ledelse indenfor de ved den kommende Lov givne Rammer. Dette bør ubetinget være et Hovedpunkt blandt Skibsfartens Fordringer til Navigationsvæsnet, og det vil have saa meget større Betingelser for at kunne blive det, som det er et Punkt, hvorom alle vil kunne enes. Der findes kyndige Skolemænd af den Anskuelse, at den nugældende Lov om Navigator-Uddannelsen strængt taget kunde have været fyldestgørende endnu en Stund, om Skibsfarten gennem sine Organisationer havde været i Stand til at øve Indflydelse paa Udviklingens Retning selv med denne Lovs ret snævre Begrænsning. Hvorvidt denne Betragtning fuldt ud holder Stik i Virkeligheden, skal vi ikke her indlade os paa at diskutere nærmere, sikkert er det i alt Fald, at man med en saadan Ordning vilde være kommet et meget langt Stykke videre, end man nu er. Det er i sig selv utænkeligt, at en Embedsmand, han være forøvrigt saa dygtig og samvittighedsfuld han være vil, fra sin Kontorstol skulde kunne sætte den sikreste Kurs for Navigationsvæsnet, naar han ganske savner den nøje Berøring med den praktiske Skibsfart og dens Krav, der er og maa være under stadig Udvikling.

For at faa gjort en Ende paa dette Misforhold og derigennem sikre Navigator-Uddannelsen en rolig Udvikling i Fremtiden bør Skibsfartens Organisationer i Fællesskab og med Styrke hævde deres berettede Krav paa under en eller anden Form at faa Andel i Ledelsen af Navigationsvæsnet Anliggender og dets hele Udvikling indenfor Lovens Rammer.

Terneuzen—Ghent Kanalen. I Tilslutning til vor Meddelelse i sidste Nummer af Bladet angaaende den udvidede Trafik paa Kanalen hidsættes nedenstaaende Oversættelse af den officielle Bekendtgørelse fra den hollandske Regering:

Indtil Fuldførelsen af de Arbejder, som for Tiden udføres med det Formaal at gøre Ghent og Terneuzen tilgængelige for Skibe af saa at sige enhver Størrelse, tillades det fra 1. Oktober d. A. Skibe, der er for store til at gaa ind i Ghent—Terneuzen Kanalen gennem den gamle Sluse, at benytte den ny store Sluse ved Terneuzen paa følgende nærmere Vilkaar.

1) Fra førstkommende 1. Oktober bemyndiges Overingeniøren i det hollandske Vandbygningsvæsen's 2. Distrikt

til at tillade Skibe, som kommer fra eller er bestemt til Ghent, at passere gennem den ny Sluse ved Terneuzen, naar deres Dimensioner hindrer dem i at gaa gennem den gamle Sluse Vest for Havnen.

2) Saadan Tilladelse vil kun blive givet, naar det drejer sig om Slusning om Dagen mellem Solopgang og Solnedgang.

3) Slusning vil kun finde Sted, naar Forskellen i Vandstanden ikke overstiger 1 Meter.

4) Overingeniøren kan tillade Navigering i Kanalen for Skibe af større Dimensioner end de, der er fastsat i det særlige Kanalregulativ, paa Betingelse af at Førerne nøje overholder de Ordre, som maatte blive givet af Kanalmyndighederne med Hensyn til den Tid, i hvilken selve Navigeringen er tilladt.

Fra Rotterdam skrives til os d. 25. ds.:

Til Efterretning for de danske Skibsredere tillader vi os at meddele at i Følge kongelig Resolution dateret 28. Juli 1908 er Arbejderassurancen forhøjet fra $7\frac{1}{2}$ pCt. til $21\frac{1}{2}$ pCt., saa fra Dato vil alle Dampere og Sejlskibe have at betale $21\frac{1}{2}$ pCt. ekstra af hver Stevedorregning. Selvfølgelig er der fra forskellige Sider straks nedlagt Protest herimod, men vi tror næppe, at der foreløbig vil ske nogen Forandring. Denne Forhøjelse kræver en højere Fragt for Dampere, der sluttes til Holland.

Sø- og Handelsretten tilkendte d. 26. ds. Firmaet C. K. Hansen, som Repræsentant for det engelske Dampskib »Lovarts« Rederi, en Bjergeløn af Kr. 4,000 for Bjergning af det hollandske Tjalkskib »Noorsteer« af Groeningen, der i rum Sø i hjælpeløs Tilstand bjergedes d. 7. Maj d. A. i Nærheden af Bornholm.

Amerikalinierne, Kristiania, d. 25. August. (Ritz. Bur.) Repræsentanter for den norske og den nordiske Amerikalinie skal i Følge »Ørebladet« have afholdt Møde i Fredags. Mødet, hvori deltog Forretningsudvalget for den norske Linie og fire Herrer fra den anden Side, førte, efter hvad Bladet meddeler, ikke til noget Resultat, idet Repræsentanterne for den norske Amerikalinie ikke fandt det opstillede Grundlag for et Samarbejde tilfredsstillende. Den af de fire Herrer foresatte Plan gik, hedder det, ud paa at befære Linien med russiske og danske Skibe, hvoraf et Par skulde føre norsk Flag. Arbejdet paa den norske Linie vil derfor blive fortsat uafhængigt af den nordiske.

De transatlantiske Dampskibsselskaber. London, d. 26. August, (Ritz. Bur.) Paa den i Gaar og i Dag her afholdte Konference mellem de britiske og de nordevropæiske, transatlantiske Dampskibsselskaber optoges det russiske Selskab, der besørger Trafiken mellem Libau og New York, i Sammenslutningen af de transatlantiske Dampskibsselskaber.

Italienske Skibsfartsplaner. I italienske Skibsfartskredse omgaas man for Tiden stærkt med Planer om Oprettelsen af en egen Forbindelse med Australien. »Rivista Maritima« hævder, at de britiske og tyske Liniedampere, der anløber Genua og Neapel, som oftest kun har liden eller slet ingen Plads for italiensk

Gods, og de italienske Afskibere har hyppigt maattet sende deres Varer til Australien over London for at være sikre paa at faa dem ekspederet. De fremmede Liniers Godstakster er tilmed saa høje, at det kun kan betale sig at afsende dyre Varer. Da der nu tillige i den senere Tid har begyndt at finde en livlig Udvandring Sted til Australien af italienske Arbejdere, der her er meget efterspurgt som Landarbejdere, synes alle Betingelser for Oprettelsen af en regelmæssig Fart mellem Italien og Australien at være til Stede, saa meget mere som man yderligere regner med at kunne sikre sig en ikke ubetydelig Mængde Gods fra schweitsiske og sydtyske Pladser.

Man har da i Følge »N. H. B. H.« ogsaa sat sig stærkt i Bevægelse for at faa denne Sag fremmet, og først og fremmest har man gjort Skridt til at sikre sig den Statssubvention, uden hvilken Foretagendet vel næppe lader sig realisere.

»Lusitania«s nyeste Rekord. I Følge officiel Meddelelse fra Cunard Linien har Turbinedampere »Lusitania« til sin sidste Rejse fra Daunts Rock til Sandy Hook brugt kun 4 Dage og 15 Timer imod 4 Dage, 18 Timer og 40 Minuter paa den hidtil korteste Rejse. Den opnaaede Gennemsnitsfart var 25,23 for hele Rejsen, der var den første i Aar paa den kortere Nordkurs.

»Lusitania« havde fint Vejr hele Rejsen, skriver »Times« Korrespondent i New York. Den første Dag udløb Damperen en Distance af ikke mindre end 650 Sm., men i de følgende Dage blev Farten mindre, og ved Slutningen af Rejsen gik den udløbne Distance ned til 610 Sm. Som Aarsag hertil angives for det første, at Forraadet af engelske Bunkerkul ikke var større, end at man forholdsvis hurtigt maatte ty til amerikanske Kul af en noget ringere Kvalitet. Endvidere fungerede Kondensatorerne ikke slet saa godt i det varmere Vand i Golfstrømmen, og endelig var ogsaa Fyrbøderbesætningen ved Rejsens Slutning noget udmattet og formaade ikke længer at holde Damptrykket oppe paa ganske den samme Højde som straks efter Afrejsen. »Lusitania« ankom Torsdag d. 20. ds. om Aftenen, men som Følge af de for disse Kæmpeskibe mindre tilfredsstillende Havneforhold kom Skibet først i Havn den 21. August, hvorved det praktiske Resultat af Skibets Rekordrejse blev væsentligt forringet.

»Alfred Erlandsen«s Forlis. I Følge »Edinburgh Evening Dispatch« meddeles fra Dunbar, at Arbejdet i Forbindelse med Optagelsen af Resterne af Vraget af den danske Damper »Alfred Erlandsen«, der forliste totalt ved St. Abbs i Oktober, skrider stærkt fremad. Det er lykkedes Dykkerne at bringe de fleste af Maskindelene op, desuden en Mængde Kobber, Staal og Messing. Skruen er det imidlertid ikke lykkedes dem at finde, og man opstiller derfor den Formodning, at Skibet havde mistet Skruen, og at dette var Aarsagen til, at Skibet blev drevet saa langt ud af sin Kurs og derfor strandede.

Bestyrelsen for Nordisk Stuverforbund i Sundsvall, som blev dannet af Arbejderne ved Begyndelsen af den store Stuverkonflikt i Sverige, har, efter hvad »Svensk Sjøfartstidning« meddeler, vedtaget Forbundets Opløsning.

En Del af Forbundets Medlemmer skal have udmeldt sig og samtidig foretaget indledende Skridt til at genindtræde i Norrlands Stuverforbund, der tilhører den svenske Arbejdsgiverforening.

En national, norsk Amerika Linie.

Den til Forberedelse af en selvstændig, norsk Amerika Linie sammentraadte Komité har i norske Blade offentliggjort udførlige Planer og Overslag, af hvilke her skal gengives følgende Uddrag:

Efter at have omtalt andre Nationers Ruleselskaber, gaar Komiteen over til at eftervise Nødvendigheden af en norsk Linie, i hvilken Henseende man navnlig henviser til britiske og tyske Søfartsforhold. Der anstilles indgaaende Betragtninger over Postforbindelserne og Handels-samkvemmet mellem Norge og De forenede Stater; 90 pCt. af Norges oversøiske Post gaar til Amerika og heraf atter den allerstørste Del til De forenede Stater. Den norske Koloni i De forenede Stater er vokset i en overordentlig Grad. I Løbet af Aarene 1893—1904 forsendtes der paa Postanvisninger 34 Millioner Kroner fra Norge til Amerika, alene i Aaret 1904 4,972,000 Kr. Af de Eksport-Artikler, der vil faa Betydning for Amerika Linien, blev der i 1905 udført: Fiskeprodukter for 53 Millioner Kr., Træ 35 Millioner, Træmasse, Cellulose og Papir 40 Millioner samt Landbrugsprodukter for 19,9 Millioner.

Rejsetrafiken og Turisttrafiken mellem Amerika og Norge menes at ville lægge Beslag paa en voksende Dampskibstonnage, navnlig hvad angaar Trafiken fra Amerika til Norge. Over Norge rejste i 1905 ialt 25,485 Udvandrere; heraf alene fra selve Norge over 22,000. De to Anløbssteder i Norge for Skandinavien—Amerika Linien, Kristiania og Kristianssand, optager af denne Rejsetrafik næppe mere end Halvdelen. Indvandringen til De forenede Stater fra Norge, Sverig, Danmark og Finland har fra 1900 til 1905 udgjort gennemsnitlig 70—80,000 og derover pr. Aar, medens Antallet af Passagerer med den danske Linie i 1903 var 24,331, i 1904 30,313 og i 1905 23,184. Skandinavien—Amerika Linien har saaledes kun befordret omkring en Tredjedel af den samlede Rejsetrafik over Atlanterhavet fra de nordiske Lande, medens Hovedparten er gaaet med engelske og til Dels tyske Linier.

Som Anløbshavne for den ny Linie har man bestemt sig for New York eller Boston i De forenede Stater og i Norge Bergen. Baadene, der skal indsættes paa den ny Rute, skal efter Forslaget være 450 Fod lange, 55 Fod brede med en Dybde i Rummet af 30 Fod. Den sædvanlige Hastighed skal være 16 Knob, men for en kortere Strækning skal der kunne opretholdes en Fart af 18. Skibenes Dybgaaende ansættes til 25 Fod med c. 4,500 Tons Last om Bord inklusive Bunkers; Størrelsen skal være omkring 7,500 Reg.-Tons med et Displacement paa lastet Skib af 11,500 Tons. De indrettes kun til Kahytspassagerer af 1. Klasse og Mellemdækspassagerer, og man anslaaer, at Kahytsplass til 200 og Mellemdæksplads til 1,000 nærmest vil svare til de Fordringer, der maa opstilles. Skibene skal yderligere forsynes med Kølerum paa 20,000 Kubikfod. Efter indhentede Tilbud fra første Klasses Værfter vilde en Damper, der opfyldte de her i Hovedtrækkene anførte Betingelser, koste c. 3 Millioner Kroner, hvortil der endnu vilde komme 50,000 Kroner til at dække Skibets Udrustning som Hjælpekrydsere. Med den anslaaede Fart af 16 Knob vilde der til en Rejse fra New York til Bergen eller omvendt medgaa lidt over 200 Timer, Opholdet i Anløbshavnene beregnes for en Rundrejse til 10 Dage, saa at en hel Rundrejse alt i alt skulde vare c. 27 Dage. Med Afgang hver 14. Dag skulde altsaa to Dampere være tilstrækkeligt.

Med Hensyn til Liniens Rentabilitet anstilles indgaaende Betragtninger. Man tænker sig at sætte Passagerprisen paa 1. Klasse lig med Prisen paa 2. Klasse paa de engelske og danske Linier, og idet man antager, at hvert Skib vil kunne fuldføre 12 Rundrejser om Aaret,

opstilles følgende Overslag over aarlige Indtægter og Udgifter:

Passagerpenge	975,000 Kr.
Fragt	414,000 —
	<hr/>
	1,389,000 Kr.
Fragaar til Agenturer etc.	97,000 —
	<hr/>
Opsejlet Fragt pr. Skib	1,292,000 Kr.
Driftsomkostningerne pr. Skib anslaaes til.	990,000 —
	<hr/>
Overskud pr. Skib	302,000 Kr.
Overskud af begge Skibe	604,000 —
Fragaar til Reservefond 5 pCt. af Byggeprisen	300,000 —
	<hr/>
Netto Overskud	304,000 Kr.
eller c. 5 pCt. af Skibenes Værdi.	

Budgettets ovenfor anførte Driftsomkostninger pr. Skib pr. Aar specificeres nærmere paa følgende Maade:

1) Lønninger til Officerer, Mandskab og Tjenerskab, Kr. 9,250 pr. Maaned....	111,000 Kr.
2) Kosthold til do.	42,000 —
3) Skibsudgifter	150,000 —
4) Kul	367,000 —
5) Vedligeholdelse (inkl. Olje) c. 3 pCt. af Skibenes Byggepris	90,000 —
6) Hovedkontor i New York og Norge pr. Aar Kr. 120,000, pr. Skib	60,000 —
7) Assurance 5 pCt. af Skibenes Byggepris Uforudsete Udgifter og Afrunding (c. 2 pCt.)	150,000 — 20,000 —

Summa Udgifter... 990,000 Kr.

De her opførte Driftsudgifter er opgjort paa Basis af de Erfaringer, der er indvundet med de hidtil almindelig anvendte Skibe i Atlanterhavsfarten med Stempelmaskiner, men det formenes, at man vil kunne opnaa nogen Reduktion ved Anvendelse af Turbinedampere, navnlig Kulbesparelse og Besparelse i Lastrum.

Med Hensyn til Konkurrenceforholdene regner man i høj Grad med den Fordel, som Norge vil opnaa ved den direkte Linie fremfor ved Forsendelser med fremmede Linier og den dermed forbundne Omladning. Endvidere opstiller man forskellige Subventionsforslag. Ved et Byggetilskud af 50,000 Kroner kan den norske Regering sikre sig Skibene som Hjælpekrydsere, men yderligere foreslaar man reducerede Tarifer paa Statsbanerne for Transitgodset og Postsubventioner. Endelig kunde der være Tale om et aarligt Statstilskud, dog saaledes at Tilskudet forrentes og efterhaanden tilbagebetales, naar Linien først var ude over de med Startningen forbundne særlige Vanskeligheder. I saa Henseende henvises navnlig til Forholdene i Sverig, hvor man som bekendt i de senere Aar har bevilget forskellige Subventioner til Dampskibslinier. Saaledes bevilgede den svenske Rigsdag i 1903 5 Millioner til Oprettelsen af en Laanefond til Rederibedriftens Fremme og i 1905 510,000 Kroner som Statstilskud til en regelmæssig Dampskibsfart mellem Sverig og La Plata Staterne for Aarene 1906—10.

Søulykken ved Skaanevik.

Om den frygtelige Katastrofe ved den lille Flække Skaanevik paa Norges Vestkyst, noget Sønden for Hardangerfjordens Munding, under hvilket Dampskibet

«Følgefonnen» Natten mellem Lørdag og Søndag sank, og antagelig c. 40 Mennesker satte Livet til, foreligger der nu i de senest modtagne norske Blade en Række nærmere Meddelelser.

«Følgefonnen» var, som telegrafisk meddelt, afgaaet fra Bergen Lørdag Eftermiddag ved Totiden med 70—80 Passagerer, og omtrent det samme Antal antages at have været om Bord, da Ulykken indtraf. Styrmanden og Lodsens var til Køjs, da Skibet skulde anløbe Skaanevik, og det var Kaptajnen, der med Assistance af en Baadsmand som «Kendtmand» havde Vagten. Kaptajnen havde, kort før Ulykken skete, været nede for at afkrydse den Last, der skulde i Land i Skaanevik, og da han aller kom op paa Broen for at foretage Manøvreringen ind til Kajen, havde han Indtryk af, at Skibet styrede en gal Kurs, og gjorde en Bemærkning derom til Baadsmanden, men denne svarede, at Kursen var rigtig nok. Selv kunde han vanskelig orientere sig i Mørket lige efter at være kommen op fra det skarpe Lys nedenunder.

Et Øjeblik efter stødte Skibet og blev staaende.

Grundstødningen fandt Sted paa et Undervandsskær, som hedder «Trønskenæsfluen», der ligger i det forholdsvis smalle Løb mellem Trønskenæs og Øen Skaanen. «Følgefonnen» var gaaet paa Østsiden, hvor der er meget urent og trangt, medens der paa Vestsiden af Fluens er dybt og rent Farvand. Fluens, hvorpaa der med laveste Lavvande kun er tre Fod Vand, er forsynet med en Jernsøjle, som det dog er vanskeligt at se i Mørke, idet Landet indenfor skygger. Paa Trønskenæs har Det Hardanger-Søndhordlandske Dampskibsselskab en privat Fyrlampe, men denne synes ikke at have været tændt.

Kaptajnen, der er blandt de Reddede, fortæller, at han straks troede, at Skibet kun havde taget Grunden, og han raabte derfor til Passagererne, at de skulde blot forholde sig rolige, der var ingen Fare; samtidig slog han Langsomt Bak med Maskinen og gav Ordre til at sætte Baadene ud, medens han selv sprang ned paa Halvdækket og begyndte at fordele Redningsbælterne. Umiddelbart efter gled Skibet ned af Skæret og sank derefter saa pludseligt, at Søen faa Minuter efter slog sammen over Stævnen, og Kaptajnen blev selv trukken med ned, men naaede i sidste Øjeblik at gøre sig klar af Hvirvlerne og komme hen til en kænret Baad, som det lykkedes ham og Styrmanden at faa paa ret Køl og komme op i. Han kunde derfra se den ubeskrivelige Forvirring og de hjerteskrærende Scener omkring det sunkne Skib, hvor Mænd, Kvinder og Børn kæmpede en fortvivlet Kamp for at holde sig oppe ved Redningsbælter, Kasser og andet drivende Vraggods. Paniken forøgedes yderligere, da Dampkedlen kort efter eksploderede, saaledes at Kulpartikler, Træstumper og varmt Vand sprøjtede rundt omkring.

De to Skibsbaade, som var overfyldte, lykkedes det med største Besvær at bringe ind til Land med ialt 20—30 Passagerer, og et lignende Antal reddedes af Baade fra Land, hvor Ulykken hurtigt var iagttaget, eller ved Svømning, men endda har der, som nævnt, efter Kaptajnens Mening været 30—40 Passagerer om Bord, hvilke altsaa maa være omkomne. Flere af de Reddede er iøvrigt senere døde af Udmattelse og Skræk.

Angaaende Aarsagen til Ulykken synes der at være Enighed om, at Baadsmanden maa have ladet sig vildlede af Skyggen fra det bag Skæret liggende faste Land; han skildres ellers som en utvivlsomt paalidelig Mand, der i over 20 Aar har faret paa Ruten.

Efter de i Øjeblikket foreliggende Meddelelser om Passagererne skal altsaa c. et halvt Hundrede være reddede. Indentificeringen af disse og af de hidtil fundne Lig, synes at have været forbunden med betydelige Vanskeligheder, idet der foreløbig kun er offentliggjort Navnene paa c. 20—25; Eftersøgningen efter de Omkomnes Lig besværliggøres i overordentlig Grad ved den Omstændighed, at Ulykken er sket paa en saa

stor Vanddybde, at Dykkerarbejdet ved Skibet er omtrent umuligt.

«Følgefonnen» er et Jernskib, bygget for norsk Regning i Newcastle 1875, og er paa 210 Register Tons Brutto. Det har fire vandtætte Skodder, men ikke dobbelt Bund, saaledes som de fleste nyere Skibe. Fartøjet var ikke klassificeret i Det Norske Veritas, og det stod bogført for en Værdi af 50,000 Kr.

I Følge de senest indløbne Efterretninger har man fundet Skibet paa 28 Favne Vand, to Kabellængder fra det østre Land, lidt indenfor Fluens og midtvejs mellem denne og Østlandet.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for September Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Det høje Tryk ved Azorerne er faldet lidt fra forrige Maaned, medens det islandske Minimum stadig ligger lige lavt. Vindstille med over 5 pCt. af alle iagttagelser træffes endnu hyppigt over udstrakte Omraader selv bortset fra det ækvatoreale 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 tiltager 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, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ., navnlig naar der samtidig kommer svær SØ. Dønning. Ved den ringe Udstrækning af Stormarealet (under 400 Kml. i Diameter) giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

Taagehyppighedens 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—Gibraltars findes næsten ikke Taage.

Is. Under sædvanlige Forhold er Dampskibsruterne mellem Lizard og New York nu isfri.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Meldinger, der er indløbet indtil d. 19. August, at Ismasserne i Omegnen af New Foundland Bankerne er meget stærkt tilbage, medens Isen i Belle Isle Strædet optræder i betydelig større Mængder. Siden Midten af Juli er der ikke truffet Is i Nærheden af de forenede Damperruter. I St. Lawrence Bugten er der ved Slutningen af Juli set enkelte Isfjælde i den sydlige Del.

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 aflaget en Del, medens de vestlige Vinde er tiltaget noget. I den øvrige Del af Middelhavet er Vindene foranderlige, og i de mere indelukkede Dele som f. Eks. det tyrrhenske 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.

Sidste Uges store Begivenhed er den, at Redernes Ring for at bringe La Plata Fragterne op paa et sejlbart Niveau er sprængt, idet enhver Støtte, som Rederne havde haabet paa, udeblev, og Markedet faldt pludselig sammen, saasart Sprængningen var effektiv. En Mængde ubefragtet Tonnage søgte straks at faa Last, og Raten fra San Lorenzo Grænsen faldt i Løbet af faa Dage 3/ pr. Ton, nemlig fra 11/ à 11/6 ned til 8/ à 8/6. Selvfølgelig har denne Elendighed ogsaa kunnet mærkes andet Steds derved, at prompt Tonnage, som laa disponibel i Argentina og Brasilien, ogsaa har været tilbudt fra Golfen, hvor Tonen er lidt svagere. Ellers har Nordamerika fragtet ret livligt, og Kanada er en Smule højere. I andre Retninger har der ikke fundet nævneværdige Forretninger Sted.

Det østlige Marked er stadig flovt. For Ris fra Saigon betaltes 15/6 til Antwerpen, samme Rate fra Bangkok til London og Antwerpen. Fra Bombay sluttedes intet, men Kurrachee betalte pr. September 6/6 til Hull, 7/ til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet.

Sortehavet etc. har haft lidt mere Ladning at byde paa, da Tilførslerne af Korn har været rigeligere, men Fragterne er omtrent uforandret lave, da der er saa megen fragtsøgende Tonnage. Sidst betalte Rater fra Nikolajeff eller Odessa har været omkring 6/ til udsøgt Havn for store Baade. Der er stadig Tørn i disse Havne. Sulina har betalt 5/3 til Rotterdam, 5/9 »any«, senere 6/ à 6/3 for prompt Lastning. Azow har fragtet til 8/6 N. C. for Byglaster, 7/ »any«. For Erts fra Poti betaltes saa lavt som 8/ Rotterdam, 8/9 Antwerpen.

Middelhavet viser ingen Bedring. Befragtningernes Antal er omtrent det sædvanlige, og der betaltes bl. a. for Erts 4/9 Villaricos/Rotterdam, 5/3 Middlesbro, 5/6 Grækenland (2 Pladser)/Rotterdam. For Johannesbrød fra Cypern betaltes 16/ til London og Hull, medens Smyrna fragtede til 8/ pr. Ton Dødvægt til Glasgow. Bilbao Ertsfragterne er uforandret lave paa Basis af 3/1¹/₂ Cardiff, 3/4¹/₂ à 3/6 Newport, 3/10¹/₂ Rotterdam eller Middlesbro.

Nordamerika har, som sagt, vist en Del mere Liv i den forløbne Uge, men Raterne viser ingen Bedring, da der var et meget liberalt Tilbud af Dampere. Befragterne har kun benyttet sig af Lejligheden til at sikre sig en Del billig Tonnage. For Korn fra nordlig U. S. Havn betaltes 1/6³/₄ til udsøgt Havn, fra Montreal 1/9, Option Middelhavet 2/3, og for Kul 8/6 Baltimore/Marseille, 9/4¹/₂ Genua. De kanadiske Træfragter er

lidt bedre paa Basis af 36/3 à 37/ fra Miramichi, 31/3 fra St. John til Englands Vestkyst. Savannah tog en Del Baade pr. Septbr. Oktbr. til Rater varierende mellem 22/6 og 27/6 én Lossehavn U. K. eller Kontinentet, alt efter Kubikindholdet. Fra Golfen betaltes 8/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. September, 8/9 à 9/3 pr. Oktober, Option Danmark 10/ à 10/3 én Lossehavn. Tømmerfragterne er daarlige, der sluttedes til 73/3 Holland og en Østkysthavn U. K. 100/ à 105/ til Argentina.

La Plata Markedet er for Øjeblikket ganske demoraliseret af de i vor Indledning nævnte Grunde, og efter at der var betalt 11/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. prompt, faldt Markedet pludselig ned til 8/, ja til Glasgow direkte akcepterede en 4,500 Tons Baad endog 7/3. Fra Bahia Blanca sluttedes en 5,800 Tons Baad til 8/6. Markedet vil næppe bedre sig i en Hurtighed, maaske snarere gaa lavere, da der endnu er mange ubefragtede Dampere.

Østersømarkedet ligger uforandret flovt og har saa at sige ikke andet end Trælaster at byde paa. Enkelte Sukkerlaster fra Danzig og Stettin til meget lave Fragter findes vel, men ingen Korn- og Hørlaster. Fra St. Petersburg noteres kun 22/ pr. Favn Kortprops til Kulhavn paa Østkysten, 25/ à 25/6 til Bristol Kanalen, Mark 19/20 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam. Kornraten er nominelt 1/ London eller Rotterdam. Fra Riga, Libau og Windau er der ingen Forandringer at konstatere. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten skal nævnes 23/6 D/B. ¹/₃ Boards Kronstadt/Kings Lynn (450), 22/6 pr. Favn Kortprops Jacobstad/Tyne (650 Fv.), 22/6 D/B. ¹/₃ Boards Luleå/Hull (500), Frcs. 27¹/₂ D/B. ¹/₂ Boards Sydfinland/Ghent (700), Frcs. 52 to svenske Havne til Aleksandria (1,250). For Erts fra Luleå til Hull er sidst betalt 4/ for 4,000 Tons Baad.

Kullragterne er lidt bedre til Østersøen og til den østlige Del af Middelhavet, ligesom der ogsaa til La Plata er nogen Bedring paa Grund af det usle Returnarked. Ekspeditionerne fra Kulpladserne er gennemgaaende langsomme, særlig paa Forthet, og mange Dampere er kommen paa Liggedagspenge. Fra Østkysten har der sidst været sluttet til 3/6 à 3/10¹/₂ Kronstadt, 4/ à 4/3 Stockholm, 4/6 à 4/9 Forth/Königsberg n. Br. (1,400/1,500), 4/ à 4/1¹/₂ Forth/Kiel (2,600), 4/6 Blyth/Neufahrwasser (2,600 — 600 T Losning), 4/ Sunderland/Helsingfors (3,600), 5/7¹/₂ à 5/10¹/₂ Tyne/Genua (4,000), 5/6 Port Said (5,600), 7/3 Blyth/Girgenti (1,950 — 350 T Losning). Blandt Befragtningerne fra Cardiff nævner vi: 3/7¹/₂ Kronstadt, 4/3 à 4/6 Lissabon, 3/10¹/₂ Ghent, 5/9 Gibraltar (1,200), Frcs. 6¹/₂ Marseille, 5/6 à 5/7¹/₂ Genua, Spezzia eller Livorno, 6/3 Venedig, 5/3 Konstantinopel, 5/9 Aleksandria, 5/3 Port Said, 12/6 Colombo (8,500), 12/10¹/₂ à 13/6 La Plata.

Fra Sø og Land.

Kalundborg Havns Udvidelse. Kalundborg, 25. August. (R. B.) Ved Licitationen i Dag over Udvidelsen af Kalundborg Havn blev Firmaet Gunnerson & Elzelingen, Kjøbenhavn, Investbydende med 202,210 Kr. Der var indkommet i alt 25 Tilbud. Hvoraf det højeste var paa c. 348,000 Kr.

Arrest i Skib. Efter Begæring af et kjøbenhavnsk Skibsprovianteringsfirma er der Tirsdag foretaget Arrest i det i Gasværkshavnen fortojede Skib, tremastet Skonnert »Hanna« af Skien, for et Beløb af 668 Kr., som Firmaet havde tilgode hos Føreen af det nævnte Skib. Efter at Arrestdekretet var afsagt, anmeldtes Arresten for Havnepolitiet.

I Følge »Shipp. Gaz.« er nylig et af den britiske Handelsfaades største og smukkeste Sejlskibe »Palgrave« totalt forlist ved Lengua Vaca paa Vestkysten af Sydamerika. Heldigvis er Besætningen dog blev reddet og landsat i Coquimbo. »Palgrave« var et firmastet, fuldrigget Jernskib paa 3,187 Brutto Reg.-Tons, bygget i 1884 i Port Glasgow for Regning Messrs. W. Hamilton and Co.

Paa den Tid var det Verdens største Sejlskib, der paa Grund af sin Storrelse, Bæreevne og uhyre Sojlaral tiltrak sig betydelig Opmærksomhed, hvor det viste sig, og fremkaldte Bounding, hvor det blev set for fulde Sejl.

Paa sin anden Rejse mistede Skibet sine Master og et lignende Uhold overgik det fra Aar senere, hvorefter det endogsaa blev kondemneret. Dets Rederi købte det imidlertid igen af Assurandorerne og reparerede det, hvorefter det i 14 Aar har undgaaet større Uheld, indtil det nu er totalt forlist.

En Følge af »Palgrades« Uheld i sin Tid, var Indsættelsen af Vurderings-Klausulen ved Komdemuation (valuation clause) i britiske Soussurance-Policer.

En af dette Skibs mærkeligste Hændelser var, at det naaede at melde sig lasteklart én Time forud det Tidspunkt, da Befragterne kunde annullere Certepartiet og derved fortjene 6,000 Pound Strl. til sit Rederi.

Det var sluttet til at laste i Calcutta til Now York, og Fragten beløb sig til c. 12,000 Pound Strl. Flov Vind i den bengalske Bugt opholdt imidlertid Skibet, hvorfor Kaptajnen ankredde paa Madras Kysten og tolograferede til sit Rederi, som fra Skotland telegrafisk rekvirerede en Slæbomad fra Calcutta til at assistere Skibet.

Det lykkedes denne at bringe det ind til Calcutta, saa at »Palgrave« kunde melde sig her til at laste 1 Time forud Udlobet af den stipulerede Frist for Ladningens Begyndelse, til Held for Rederiet, da Fragterne imidlertid var faldet til det halve.

»Palgrave« var ingen hurtig Sejler; men udmærkede sig ved den uhyre Last, den kunde bære.

For at anføre en af dets Rejser kan nævnes, at det i December 1906 ankom til San Francisco fra Hamburg efter 217 Dages Sejlads.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juni Maaned 1908. Der er anmeldt 526 Havarier mod 576 i samme Maaned 1907, deraf 408 Dampskibe og 118 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 150, Sammenstød 179, Anløbning af Nodhavn 21, Maskinskade 55, beskadiget af Is 6, af Ild 33, af haardt Vejr 33, forskellige Aarsager 48, sunket 1. Ialt 62 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 54 i samme Maaned 1907, deraf 25 Dampskibe og 37 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 33, Sammenstød 9, beskadiget af Ild 2, af haardt Vejr 1, forsvundet 3, kænret 2, sunket 8, forladt 1, Komdemuation 3.

Agra, Barkskib af Kristiania, der, som meddelt, paa Rejsen fra Sundsvall til London med en Ladning Træ, blev indslæbt til Helsingør i læk Tilstand, maa losse og reparere.

Diana, 3/m Skonnert af Marstal, har d. 18. ds. i Ramsgate tornet mod Kajen og knækket Bovsprydet.

Beltor, Dpsk. af London, paa Rejse fra Rosario til danske Provinshyer med Kaffe etc., er d. 23. ds. kommet paa Grund ved Thuro og staar temmelig fast. Skibet har Assistance.

Efter senere Meddelelse er Skibet bragt flot og i læk Tilstand hugseret til Odense.

Anna, Sejlskib, blev, d. 17. ds. paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hamburg med Anmoniak, paasejlet af en hollandsk Tjalk i Hamburgs Havn og fik saa betydelig Skade, at Reparation var nødvendig.

Katholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 19. ds. i Cuxhaven kollideret med en Fiskekutter, der fik saa betydelig Skade, at den maatte sættes paa Grund for at undgaa at synke. »Katholm«, der tilsyneladende ingen Skade havde lidt, fortsatte Rejsen til England.

Valkyrian, 3/m Skonnert af Göteborg, kom d. 18. ds. paa Grund ved Hanstholmen, men kom atter flot ved at kaste af Dækslasten og fortsatte Rejsen. Skibet kom fra Hudiksvall bestemt til London med en Ladning Træ.

Marichamn, Barkskib af Marichamn, er d. 19. ds. ankommet til Kjøbenhavn i læk Tilstand; maa reparere.

Fri, Kutter, er d. 23. ds. strandet paa Saltholmen. Besætningen, 7 Mand, blev af Panserskibet »Herluf Trolle« bjerget og landsat her.

Lydia, Barkskib af Kalmar, der kom paa Grund paa Saltholmen, er af Svitzers bragt flot, efter at en Del af Lasten var losset i Løgtene. Skibet, der er paa Rejse fra Methil til Ørnskjöldsvik med Kul, bliver undersøgt af Dykker, for Rejsen fortsættes.

Axel, Motorlægger af Kjøbenhavn er paa Rejsen fra Kastrup til Odense med en Ladning Godning fundet i hjælpelos Tilstand i Nærheden af Hjelmen, og er blevet indslæbt til Grenaa med en Del Maskinskade.

Livonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 23. ds. kommet paa Grund paa Dago. Skibet har Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Tvillingskrue Motorskonnert »Søvareid« bygget paa Marstal Staaalskibsbyggeri & Reparationsværft for Regning Fabrikant J. H. Fasmer, Bergen, afholdtes den 22de d. M. en meget vellykket Provetur. Der foretoges Sejlads saavel under Sejl som for Motorer samt Prøver med de forskellige Hjælpenaskiner saasom Aukerspil, Lossespil og Tankpumpe, der alle er motordrevne. Efter endt Provotur overtoges Skibet af Redorens Repræsentant, som udtalte sin fulde Tilfredshed med Skibet. Dette foretog dernæst endnu en Sejlads for at faa Kompasserne rettet og afgik straks derefter til Norge.

Barken »Killeena« af Souderho, for Tiden beliggende i London, er gennem Skibsmæglerfirmaet Rob. E. Loesener & Co., Hamburg, bleven solgt til Norge. Skibet, der ojedes af A/S. A. M. Knudsen, Sønderho, er bygget af Jern i Glasgow i 1875 og maalet 765 Netto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom**.
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Karl Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlbholmstrøm.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 27./8.). Adolph Andersson, Schubert, afg. herfra 27./8. til Libau. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna 25./8. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 26./8. for Barcelona. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Riga 24./8. — Antwerpen, Madsen, afg. Sfax 23./8. til Piræus. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 16./8. — Arno, Strubberg, afg. Lissabon 22./8. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Riga 24./8. — Baron Stjørnblad, Therkildsen, afg. herfra 27./8. til Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Licata 26./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 22./8. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Petersburg 26./8. — Christian IX, Holm, ank. hertil 26./8. — Dagmar, Bogvad, ank. Piteå 26./8. — Douro, Mortensen, pass. Brunsbüttel 25./8. for Antwerpen. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 28./7. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 27./8. til London. — Garonne, Kromann, ank. Petersburg 24./8. — Georgios I, Sorensen, afg. Hull 24./8. hertil. — Helvig Olav, Egense, afg. herfra 27./8. til Kristiania. — Hengest, Muuch, ank. Riga 27./8. — Hjelmer, Sorensen, ank. hertil 23./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Denia 25./8. til Malaga. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 26./8. hertil. — Kasan, Hansen, ank. Libau 26./8. — Kentucky, Andersen, ank. hertil 22. — Kiow, Jørgensen, afg. herfra 24./8. til Bordeaux. — Kursk, Gommessen, ank. Antwerpen 20./8. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 24./8. for Hull. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 21./8. — Louise, Kruse, ank. Pillau 22./8. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 23./8. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. hertil 23./8. — Moskoy, Meldahl, pass. Brunsbüttel 24./8. for Dunkerque. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Riga 26./8. — Nordjylland, Kragli, ank. Petersburg 21./8. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Aalborg 22./8. — Omsk, Jønsen, ank. hertil 25./8. — Oscar II, Hempel, ank. New York 25./8. — Porm, Christensen, ank. London 24./8. — Pregel, Harder, dokker her. — Sagna, Wiberg, ank. Havre 26./8. — Texas, Lissner, afg. Baltimore 21./8. til Newport, News. — Tiber, Beck, afg. herfra 24./8. til Livorno. — Tyr, Thauing, ank. Windau 27./8. — United States, Wulff, afg. New York 20./8. til Kristiansand. — Valdomar, Jønsen, ank. Königsberg 27./8. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Antwerpen 21./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cape Tormentine 25./8. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Kroustadt 24./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newport 18./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 16./8. til Campbellton. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. Portishead. — 8./8. til Savannah. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Bona 23./8. til Oran. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 24./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Emden 23./8. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Petersburg 25./8. — Johan Siew, Knudsen, ank. Petersburg 25./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 22./8. til Sviemünde.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Grimsby 25./8. til Aarhus. — Ellen, Hansen, ank. Casablanca 24./8. — Fylla, Christ-18./8. til Grimsby. — Dagmar, Mathiasen, ank. Kotka 18./8.

(Fortsættes Side 451.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

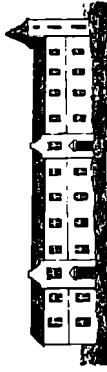
»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Bjelshøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) 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.

1960. Fyrtaarn opføres. Agger-Tange. Thyborøn-Kanal. Nordssøen. Paa Agger-Tange opføres et 17,5 m højt Jernfyrtårn umiddelbart N. for den Ø-lige Indsejlingsbæke. (Kort Nr. 119, 130, 158 og 180. Danske Lods, Side 88. Fyr-Fort., Nr. 55 A. Havne-Lods, Side 113).



1961. Kendeigt Punkt. Baake skjules til Dels. Bulbjerg. Jylland NV-Kyst. Skagerrak. Paa Bulbjerg er c. 60 m foran Bulbjerg Baake opført et Badetotel, der til Dels skjuler Baaken mellem N. 22° V. og N. 67° V. Badetotellet er et meget kendeigt Punkt. (Kort Nr. 196. Danske Lods, Side 96. Som-Fort., Side 5).
1962. Stenpulle fundet. Volderup. Revsnæs N. Kattegat. Eu Stoupulle med mindste Dybde 1,5 m er fundet ved Volderup, c. 3 1/2 Kbl fra Kysten. 55° 44' 21" N. Br. 11° 3' 49" Ø. Lgd. (Kort Nr. 120, 162 og 220).

1963. Forstaaende Forandring af Lys- og Klokketænde. Søjro-NV-Rev. Kattegat. Den 1ste November 1908 eller snarest muligt derefter ombyttes Søjro-NV-Rev Lys- og Klokketænde med en Lys- og Flojttænde. Tøndens Farve og Fyrets Karakter forbliver uforandret. (Kort Nr. 120, 144, 156, 160 og 211. Danske Lods, Side 200. Fyr-Fort. Nr. 161. Som-Fort., Side 12).
1964. Sten fundet. Nordre-Rønner SØ. Læsø. Kattegat. En Sten, over hvilken er 1,5 m Vand, er fundet i c. 3,5 m Vand, 1150 m S. 36° Ø. fra Nordre Rønner Fyr. (Kort Nr. 117. Danske Lods, Side 209).

1965. Telegraf-Kabel udlagt. Nordre-Rønner—Kolommen. Læsø. Kattegat. Et Telegraf-Kabel er udlagt Ø. for Rønne-Rev, udgaende fra et Kabelhus paa Langholm S.-Ende, 250 m S. 67° Ø. fra Nordre-Rønner Fyr, derfra i S. 25° Ø. til et Kabelhus paa Læsø N.-Kyst, 2880 m N. 88° V. fra Højsande Triangulations-Station. (Kort Nr. 144, 186 og 211. Danske Lods, Side 211).

1966. Prikker flyttes. Løbet til Krik. Limfjorden. Da Fjordgrunden N. Ø. efter, flyttes den hvide Stage med to Halmviske den 1ste Oktober 1908 c. 2 Kbl S. efter, og Halmprikkerne ved Grunden i Løbet til Krik fordeles derefter. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 447. Havne-Lods, Side 113. Som-Fort. Side 25).

1967. Nat-Skydenvelser. Farvand midlertidig spærret. Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet. I Nætterne mellem den 10de og den 17de Septem-

1986. Tænding af Fyrlamper. Den 1ste September 1908 tændes følgende Fyrlamper:

Flesa, Frøifjorden, Fyrlampe viser Lys med Gruppeformkøler. Flammons Højde: 7,7 m. Lysset er rødt fra N. 13° V. gennem N. til N. 4° Ø., fri V. om Grønholmen, grønt derfra til N. 57° Ø., fri S. om Ragnildskjærene og Sandskjærfaldet, hvidt derfra til N. 83° Ø., fri N. om Kongsholmfluerne, hvidt derfra gennem Ø. og S. til S. 62° V., fri N. om Kjerringvaagtaarne, hvidt derfra til S. 80° V., fri S. om Storflua, Kolskjær og Hønen, i denne Vinkels N.-Kant ligger Høkliflu med 3 m Vand, rødt derfra gennem V. til N. 33° V. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 65° 40' 35" N. Br. 8° 49' 20" Ø. Lgd.

Finsviken, Trondhjemsfjorden, Fyrlampe viser Lys med Formkøler. Flammons Højde: 17,5 m. Lysset er hvidt fra S. 72° V. gennem V. og N. til N. 50° Ø., fri N. om Vesterholmen, rødt derfra gennem Ø. til S. 78° Ø. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 42' 5" N. Br. 10° 58' 10" Ø. Lgd.

Glommest, Glomfjorden, Fyrlampe viser Lys med Formkøler. Flammons Højde: 6,5 m. Lysset er hvidt fra S. 59° Ø., netop fri S. om Sildnest i Glomfjorden, gennem S. til S. 80° V., fri S. om Skjærpa, grønt derfra gennem V. og N. til N. 13° Ø., fri Ø. om Mesa, hvidt derfra til N. 19° Ø., fri Ø. om Skjaaholmen, rødt derfra til N. 26° Ø. Brændetid: 1ste August—30te April. 66° 49' 55" N. Br. 13° 40' 40" Ø. Lgd.

Meløneset, paa Melo Ø.-Punt, Fyrlampe viser Lys med Gruppeformkøler. Flammons Højde: 6,5 m. Lysset er grønt fra S. 51° V. til S. 39° V., fri Ø. om Gjerholm, hvidt derfra til S. 36° V., fri V. om Skjærpa, rødt derfra gennem S. til S. 77° Ø., fri S. om Glommest, grønt derfra gennem Ø. til N. 45° Ø., fri N. om Mesa, hvidt derfra til N. 42° Ø., fri Ø. om Biss, rødt derfra gennem N. til N. 20° V., fri V. om Baerne ved Horneset og Rota, hvidt derfra til N. 33° V., fri Ø. om Østholmen og Færsholmen, grønt derfra til N. 42° V. Brændetid: 1ste August—30te April. 66° 50' 20" N. Br. 13° 35' 10" Ø. Lgd.

Skorø, ved Fuglesvoet, Fyrlampe viser Lys med Gruppeformkøler. Flammons Højde: 13,5 m. Lysset er hvidt fra N. 42° Ø., fri Ø. om Fuglø, til N. 51° Ø., fri N. om Spennu, rødt derfra til N. 85° Ø., fri S. om Spennu, hvidt derfra gennem Ø. til S. 48° Ø., fri N. om Fakkebaen og Haavardsbaen, grønt derfra gennem S. til S. 67° V. Brændetid: 25de August—14de April. 70° 8' 50" N. Br. 20° 2' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 88 og 179).

1986. Forandring i Afmærkning. Søderpiep. Tyskland. Da Mittelplatte i Søderpiep har forandret sig, er en Tonde Nr. 12 a udlagt i 5,5 m Vand ved Russenloch. 54° 6' 48" N. Br. 8° 47' 42" Ø. Lgd. Den sorte Baaketønde ved Føreningen af Nøiderpiep og Søderpiep er flyttet og ligger i 5 m Vand. 54° 7' 6" N. Br. 8° 46' 25" Ø. Lgd.

1987. Vrag borttaget. Paapsand. Ems. Kulprammen, som var sunket tværs af Paapsand, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1882. Kjøbenhavn 1908).

1988. Tønde udlagt. Molengat. Holland. En rød og sort lodret stribet Spidstønde med Kors, mærket M, er udlagt som Anduvnings-tønde uden for Molengat. 53° 0' 36" N. Br. 4° 37' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

1989. Dybde. Schulpenгат. Zeegat van Texel. Malzwin. Zuiderezee. Paa den V.-lige Inderbarre i Schulpenгат er Dybden 8,1 m, og paa den Ø.-lige Inderbarre 5,2 m. Paa den Ø.-lige Barre i Malzwin er Dybden 4,0 m.

1990. Landmærker. Zeegat van Texel. Dampner »Ninian Paton« ligger sunket paa Noorder-Haaksgrouden med to Masten og Skorstenen højt over Vandet. 52° 57' 59" N. Br. 4° 35' 29" Ø. Lgd.

Helder ny, 40 m høje Vandtårn ligger paa 52° 57' 29" N. Br. 4° 45' 36" Ø. Lgd.

1991. Vrag borttaget. Marken S. Zuiderezee. Vraget, der laa S. for Marken, paa 52° 24' 33" N. Br. 5° 9' 14" Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1883. Kjøbenhavn 1908).

1992. Fyrskibet »Ruytingen« atter udlagt. Dunkerque. Frankrig. Fyr-

lor 1908 afholdes fra Morkets Frembrud til Kl. 2 Pm. Skydøveiser i Karrebøksmunde-Bugt. Skydøvelsen begrænses mod N. af Sjælland S.-Kyst, mod V. af en Linie gennem Vægeren paa Kirkegrunden i N.—S., mod S. af en Linie gennem Knudsloved V.—Punt imod V., mod Ø. af en Linie gennem Knudsloved V.—Punt imod N. Naar der skydes, behøves Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saaledes de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1868. Forandring af Fyr. Segerstid, Sværreig. Den 1ste September 1908 forandres Segerstid Fyr til et Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink. Lyset bliver hvidt over Søen, rødt over Landgrunden. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1393. Kjøbenhavn 1908).

1869. Lystønde udlagt. Øland Nørre Grund. Øland. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. er nu udlagt i Kbl N. t. Ø. fra Vægeren ved Øland Nørre Grund. Den indtages, naar Istorholdene gør det nødvendigt. 57° 28' 52" N. Br. 17° 9' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1669. Kjøbenhavn 1908).

1870. Afmærkning forandret. Øxelsund—Søtsundet. Sødermandland Skær-gaard. En Stige med Kost er udsat ved Landgrunden ud for Killeballehøjen, i Farvandet mellem Øxelsund og Søtsundet, lige over for Pyramideønden. 59° 43' 0" N. Br. 17° 18' 12" Ø. Lgd.

1871. Lystønde udlagt. Argos Grund S. Bottniske Bugt. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4 Sek., er udlagt c. 2 Kbl S. for Argos Grund. Den udlægges fremtidig den 1ste August og ligger ude saa længe Isen tillader det. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1528. Kjøbenhavn 1908).

1872. Foretæende Forandring af Fyr. Langø. Bottniske Bugt. Den 1ste Oktober 1908 forandres Langø Fyr til et hvidt Fyr med hvidt Et-Blink hver 60 Sek., fast Lys 43 Sek., Mørke 7 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 7 Sek., i øvrigt uforandret.

1873. Ledebaker opført. Tjörnådan. Bottniske Bugt. Et Sæt Ledebaker er opført paa Tjörnådan. Forbaken, Tjörnådan Sødra, staar paa Øens S.-lige Del og har en hvid Trekant som Topbetegnelse. 63° 2' N. Br. 21° 18' N. Ø. Lgd. Boguaken, Tjörnådan Nørre, staar paa Øens N.-lige Del og har hvid, firkantet Topbetegnelse. 63° 2' N. Br. 21° 18' N. Ø. Lgd. Holdt overet leder Bankerne i Forvandet fra Malskåret forbi Stagen med Kryds ved Nørre Tralsten og Stagen ved Nya Krokpricken.

1874. Ledefyr tændt. Revelen. Norrlyskären Havn. Bottniske Bugt. To hvide, faste Fyr er tændt paa Revelen Ledebaker. De er overet i N. 84° Ø. Brændetid: fra Sejladsens Begyndelse til 20de Maj og fra 1ste August til Sejladsens Ophør. 63° 34' 24" N. Br. 19° 53' 18" Ø. Lgd.

1875. Lystønde udlagt. Rata Störgrund. Bottniske Bugt. 1 Sm Ø. t. N. for Rata Störgrund er udlagt en sort Lystønde med hvidt Bælte, der hver 3 Sek. viser hvidt Et-Blink. Lystønden udlægges fremtidig den 1ste August og ligger ude saa længe Isen tillader det. 63° 59' 48" N. Br. 21° 9' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1533. Kjøbenhavn 1908).

1876. Lods-Station opløvet. Hinvet. Uleaborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Den 1ste September 1908 opløves Lods-Stationen ved Hinvet, og Lodsning besørges fra Uleaborg Lods-Station.

1877. Afmærkning. Flinske Bugt. Følgende ny Vagere er udsat i Flinske Bugt:
En hvid og rød Vager med to røde Koste, i 17^m Vand, paa 60° 13' N. Br. 28° 51' Ø. Lgd. En hvid og rød Vager med Ballon, i 14 m Vand, i S. 79° Ø. fra 5^m m Grunden Kir. 60° 13' N. Br. 28° 53' Ø. Lgd. En hvid og rød Vager i 16 m Vand, c. 696 m N. 76° Ø. fra 6^m m Grunden Stryssuden. 60° 9' N. Br.

28° 59' Ø. Lgd. En sort og hvid Vager med to Koste, 371 m N. 79° V. fra 9^m m Grunden, 1^a Sm N. 82½° V. fra Stryssuden Fyr. 60° 11' N. Br. 28° 59' Ø. Lgd. En rød Vager med rød Kost, c. 464 m S. for 7^m m Grunden, 1^a Sm S. 21½° Ø. fra Stryssuden Fyr. 60° 9' N. Br. 29° 4' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

1878. Midlertidig Afmærkning. Kronstadt. Nøva-Bugt. Rusland. Følgende Sømærker med op- og nedadvendte, afkortede Kepler er udsat ved Kronstadt:
Et hvidt Sømærke paa Kronstadt store Red ved Drejlevøgen ved Ischlora Løseplads, V. for den hvide Tonde. Et rødt Sømærke ved Drejlevøgen SØ for Vojennij Ugol. Et sort Sømærke i Farrundet N. om Kronstadt ved Drejlevøgen ved Kurstedet Systembæk. Sømærkerne forbliver ude til Sejladsen opløser i 1908.

1878. Vrag afmærket. Nøva-Bugt. Et Fartøj er sunket i 5^m Vand N. for Søkanalen i Nøva-Bugt mellem Mærkerne 195 og 200. En hvid Vager er udlagt N. for og en rød Vager S. for Vraget.

1880. Stormsignal-Station oprettet. Ceynawa. Høla. Tyskland. Paa den høje Dyne ved NV.-Enden af Landsbyen Ceynawa gives nu Stormsignaler, saavel Dag som Nat. 54° 45' N. Br. 18° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

1881. Taagesignal. Lys- og Klokkelønde. Sassnitz. Taagesignalet paa Sassnitz Ø. Mole gives nu fra Forlængelsens Yderende. Den røde Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er forsynet med Klokke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1813. Kjøbenhavn 1908).

II. Kattegat og Skagerrak.

1883. Fyr forandret. Strømtangen. Norge. Strømtangen Fyr er forandret og viser Lys med Formøkkelser. Lyset er hvidt fra S. 14° Ø. til S. 39° Ø, midt i Løbet mellem Fjorðbaerne og Rødskjærbaentens (Rødskjærgepet), rødt derfra gennem Ø. til N. 6° Ø, i øvrigt uforandret. Flammeens Højde: 7^m. Lyssvænen: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt Lys. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1884. Fyrlamper forandret. Norge. Brunvær Fyrlampe. Den røde Vinkel er udvidet mod S. til S. 69° V., fri S. om Fløtøffen.

Risvær Fyrlampe. Løfoten, er flyttet til SV.-Punten af Seingsstraget. Flammeens Højde: 8^m. Den viser Lys med Formøkkelser. Lyset er grønt fra N. 75° V. gennem V. til S. 73° V., midt mellem Ankerskjærene og Stora Engla, rødt derfra til S. 7° V., fri Ø. om Baerne ved Hvalverholmene og Baerne ved Spira, hvidt derfra gennem S. til S. 1° Ø., fri V. om Lilleøen, grønt derfra til S. 7° Ø., fri Ø. om Lilleøen, hvidt derfra til S. 10° Ø. fri V. om Storøen, rødt derfra gennem Ø. til N. 68° Ø. 68° 16' 15" N. Br. 15° 11' 10" Ø. Lgd.

Nøtskjæret Fyrlampe er flyttet til N.-Siden af Skæret. Flammeens Højde: 11^m. Lyset er rødt fra S. 10° Ø., klos til Ø.-Kant af Bjørnø, til S. 55° Ø., fri N. om Kirakskallen og Gjaltonhøjen, hvidt derfra til S. 82° Ø., fri S. om Lille Øden, grønt derfra gennem Ø. til N. 34° Ø., midt i Løbet til Gasseflaget, Ø. om Døln, rødt derfra gennem N. til N. 40° V., midt i Løbet til Uro, grønt derfra gennem V. til S. 74° V., grønt fra S. 55° V. til S. 1° V., fri V. om Nøtskjærthøjen, i øvrigt uforandret.

Hesholmen Fyrlampe. De tidligere Lysvinkler indtil N. 76° Ø., er uforandret. Lyset er grønt fra N. 76° Ø., N.-Kant af Bjørnø, gennem Ø. til S. 67° Ø., formørket derfra til S. 80° Ø., grønt derfra til S. 7° Ø., fri V. om Ramshaen, hvidt derfra til S. 4° Ø., fri Ø. om Hundholm, rødt derfra gennem S. til S. 43° V., fri V. om Hornskallen, hvidt derfra til S. 48° V., fri S. om Einstejnen, grønt derfra til S. 79° V., fri N. om Bjørnøbaerne og S. om Helbaen, i øvrigt uforandret.

Trondhjem Havnefyrt viser Lys med Formøkkelser. Lyset er rødt fra S. 20° Ø. gennem S., V. og N. til N. 28° Ø., hvidt fra N. 72° Ø. gennem Ø. til S. 20° Ø.

skibet »Ruytingen« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskebet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1212. Kjøbenhavn 1908).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

1993. Forandring af Fyr. Pointe de Ver. Courseulles. Frankrig. Pointe de Ver Fyr er slukket og et midlertidigt, hvidt Blinkfy, der hver 20 Sek. viser Tre Blink, tændt paa Fyrtårnets Galleri. Synsviddens: 10 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 628. Kjøbenhavn 1908).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1994. Tønde flyttet. Basse du Chenal. Teignouse. Quiberon. Frankrig. Den sorte Spirtønde med Cylinder Basse du Chenal er flyttet 250 m SØ, hen og ligger nu 200 m SV, for 1,5 m Grundens. 47° 26' 42" N. Br. 3° 5' 45" V. Lgd.

1995. Fyrskebet »Talais« atter udlagt. Giroude. Fyrskebet »Talais« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskebet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1779. Kjøbenhavn 1908).

1996. Lystønder udlagt. Sautander. Spanien. I Sautander Havn er følgende Lystønder udlagt:

Om Bagbord for Indgaende:

En sort, spids Lystønde Nr. 1 med Cylinder, der viser rødt, fast Lys, i 6 m Vand, N. for Yderenden af Grunden lige over for Punta Rabiosa, fra La Cerda Fyr i S. 28½° V. og fra Casa Noceal i N. ½° V.

En sort, spids Lystønde Nr. 3 med Cylinder, der viser rødt, fast Lys, i 6 m Noceal i N. 21½° V.

Om Styrbord for Indgaende:

En rød, spids Lystønde Nr. 2, der viser grønt, fast Lys, i 7,5 m Vand, lige over for Udlobet af Rio Cubas, fra La Cerda Fyr i S. 50° V., og fra Casa Noceal i N. 11½° V.

En rød, spids Lystønde Nr. 4, der viser grønt, fast Lys, i 8 m Vand, ved SV-Enden af Grunden lige over for Udlobet af Rio Cubas, fra La Cerda Fyr i S. 54½° V., og fra Casa Noceal i N. 15½° V.

1997. Tønder udlagt. Ria de Arosa. I Ria de Arosa er følgende Tønder udlagt:

Om Bagbord for Indgaende:

En sort Spidstønde Nr. 1 med Cylinder i 17 m Vand, ½ Kbl S. for Grunden Castro y la Tonxa, fra Isla Rua Fyr i S. 45° V. og fra Øen Pombeira i N. 33° V. 42° 31' 6" N. Br. 8° 58' 50" V. Lgd.

En sort Spidstønde Nr. 3 med Cylinder i 23 m Vand, ¼ Kbl S. for Grunden Moscardino o Findlay, fra Punta Caballo Fyr i N. 19° Ø., og fra Pico Lobeira i N. 71° V. 49° 35' 36" N. Br. 8° 52' 30" V. Lgd.

Om Styrbord for Indgaende:

En rød, spids Klokkestønde Nr. 2, med Cylinder, i 23 m Vand, ½ Kbl NV. for Grunden Tery Lamya, fra Punta Caballo Fyr i N. 80° V., og fra Øen Benencia i S. 50° V. 42° 34' 25" N. Br. 8° 53' 54" V. Lgd.

1998. Fyr midlertidigt slukket. Grand Tabou. Côte d'Ivoire. Afrika. Grand Tabou hvide, faste Fyr er midlertidigt slukket paa Grund af Istandsættelse. 4° 25' N. Br. 7° 22' V. Lgd.

1999. Tønder Boliggenhed. Passe Nord. Conakry. Fransk Guinea. I Passe Nord ligger den ene røde Spirtønde med Kegel ikke 470 m N. 29° Ø., men 2330 m N. 29° Ø. fra Pointe Barrette. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1893. Kjøbenhavn: 1908).

2000. Tønder. Puerto de la Luz. Gran Canaria. Canariske Øer. Ved Grunden Santa Catalina ved Puerto de la Luz Havneindløb er udlagt en sort Tønde med

2023. Tønder udlagt. Taidong Kang (Ping Yang Inlet). Korea V.-Kyst. Ved Chinnampo Ankerplads er følgende Tønder udlagt: En rød og sort vandret stribet Spidstønde, Chinnampo East Tønde, i 4 m Vand Ø. for Ankerpladsen. 38° 43' 4" N. Br. 125° 24' 2" Ø. Lgd. En rød og sort vandret stribet Spidstønde, Chinnampo West Tønde, i 2 m Vand. 38° 43' 6" N. Br. 125° 23' 57" Ø. Lgd. En sort og hvid vandret stribet Spidstønde, Middle Ground Tønde, i 4,5 m Vand, paa SV-Enden af Middle Ground, N. for Cho Da. 38° 37' 56" N. Br. 124° 51' 29" Ø. Lgd.

2024. Fyr tændt. Otaru Harbour. Yezo V.-Kyst. Japan. Paa Enden af Bolgebrøderen ved Otaru Harbour er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 18,5 m. Synsviddens: 7 Sm. Rødt, firkaudet Taarn. 43° 12' 18" N. Br. 141° 1' 11" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.

Korts eller

Bogs Nr.

R 3683 England, E., approaches to Sheerness.

N 819 Ceylon, S. W., apps. to Galle Harb., Galle Harb. 2 sh.

N 1236 China, Kwang Tung Peninsula, approaches to Kyojuo Ko (Port Arthur). 2 sh.

R 2544 S. America, E., Rio de la Plata. 4 sh.

R 1749 S. America, E., Rio de la Plata. Monte Video to Buenos Aires with Archimedes and English Banks. 3 sh. 6 d.

Holland:

N 267 Kleine Soenda-eilanden. Noordkust Soembawa. Middengedeelte Salehbaai. 1: 50,000. Pris: f. 1.

Frankrig:

N 5378 Port Etienne (Baie du Lévrier) (Côte Ouest d'Afrique).

R 124 Du Raz de Sein à Belle Ile.

R 3911 D'Argenton à la pointe de Corsen.

Tables des marées de Dakar et des îles du Sahel, for 1909. Pris: 0,50 fr. Supplément Nr. VII aux Instructions Nr. 724. Côte Ouest d'Afrique.

Du cap des Palmes aux cap Lopez.

I 1909 udkommer kun ny Fyrfortegnelse B, C, E 1, E 2, H 1 og H 2. — Oplysningerne angaaende Frankrigs N.-Kyst overføres fra B til C, som da omfatter Frankrig, Spanien og Portugal fra den belgiske Grænse til Kap Trafalgar, og England fra Landsend til South Foreland. — E 1 forges med Det nordlige Ishav, Irlands V.-Kyst og Irsku Kanal. — E 2 omfatter kun Afrikas V.-Kyst.

Canada:

Ny Fyrliste for »Dominion of Canada«, rettet til 1ste April 1908.

Japan:

N 172 Miike and Road. Pris 0,35 Y.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 59.

Vrag farligt for Sejladsen. Østersøen.

Et Vrag ligger sunket NØ. t. Ø. for Warnemünde paa 54° 20' N. Br. 12° 17' 30" Ø. Lgd. Et rødt Flag er befæstet paa Fokkemasten, der rager op over Vandet.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 26. August 1908.

Cylinder om Bagbord for Indgaaende. Fortøjningserne, som tillige afmærker Løbet, er sorte, de øvrige Fortøjninger hvide.

2001. Midlertidigt Fyr tændt. Belle Isle S.-Ende, Newfoundland N. Under Forandringen af det hvide Fyr paa Belle Isle S.-Ende, er et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1356. Kjøbenhavn 1908).

2002. Taegesignal forandret. Fort Amherst. St. John's Harbour, Newfoundland Ø-Kyst. Taegesignalet paa Fort Amherst gives nu med en Diaphone, der hver 69½ Sek. giver Et-Stød af 3½ Sek.s Varrighed, 47° 33' 50" N. Br. 52° 40' 20" V. Lgd.

2003. Fyrskibet »Nantucket Shoals« atter udlagt. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Nantucket Shoals« Nr. 85 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 66 inddraget.

Fyrene viser nu hvidt Lys med En-Fornørkelse hver 15 Sek., Lys 12 Sek., Mørke 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1313. Kjøbenhavn 1908).

2004. Vrag afmærket. New Haven. Long Island Sound. Connecticut. Skroten »Mennawa« ligger sunket i New Haven Harbour. En rof og sort vandret, stribet Lystonde, der viser rodt Lys med Fornørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er i 8 m Vand udlagt ved Vraget fra New Haven Middle Breakwater West End Fyr i S. 10½° Ø., og fra South-west Lodge Fyr i S. 34½° V.

2005. Lystonde udlagt. Branford Reef. Long Island Sound. Connecticut. En rof Lystonde, der viser hvidt Lys med Fornørkelser hver 11 Sek., Lys 3½ Sek., Mørke 7½ Sek., er i 11 m Vand udlagt ved S.-Siden af Branford Reef, fra Branford Reef Baake i S. 10½° Ø. og fra South-west Lodge Fyr i S. 77½° Ø. Om Vinteren omhyttes Lystonden med en Spirtonde. 41° 13' 3" N. Br. 72° 48' 18" V. Lgd.

2006. Tønde inddraget. Cow and Gall. Long Island Sound. Connecticut. Omrent den 1ste September 1908 inddrages Lystonden og Mærketønden S. for Cow and Gall Rocks permanent.

2007. Tønde udlagt. West Bank Fyr V. New York Lower Bay. En vandret stribet Spirtonde er i 4,2 m Vand udlagt ved SV. Enden af West Bank, fra Coney Island Fyr i S. 50° V. og fra West Bank Fyr i N. 56¾° V.

2008. Lystonde forandret. Ambrose Channel. New York Lower Bay. Ambrose Channel Entrance Lystonde Nr. 1, som ligger i 13 m Vand, 3½ S. S. 72° Ø. fra Kamer Shoal Fyr, er til Forsøg omhyttet med en Lystonde, der viser hvidt El-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek.

2009. Taegesignal oprettes. Billingsport. Delaware River. Den 31te August 1908 oprettes Taegesignal ved Billingsport Fyr. Paa en Klokke slæms med Minskraft To-Slag hver 30 Sek. 39° 50' 51" N. Br. 75° 15' 11" V. Lgd.

2010. Udlægning af Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« udsat. Delaware. Udlægningen af Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« Nr. 52 er udsat. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1911. Kjøbenhavn 1908).

2011. Fyrskibet »Charleston« atter udlagt. South Carolina. Fyrskibet »Charleston« Nr. 34 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 53 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1083. Kjøbenhavn 1908).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaliske-Hav.

2012. Fyrskibet »Herald Bank« atter udlagt. Galveston. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Herald Bank« Nr. 81 er atter udlagt paa Station, og Lystonden, som midlertidig afmærkede Stationen, inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1365. Kjøbenhavn 1908).

VII. Sydamerikas Ø. og V.-Kyst.

2013. Grunde fundet. Mayne Channel. Smyth Channel. Chili. I Mayne Channel er følgende Grunde fundet:

En 3 m Klippe 6½ Kbl N. 34° Ø. fra Henderson Point, Summer Island. En 3,6 m Klippe 5 Kbl N. 26° Ø. fra Henderson Point, som ligger paa 52° 19' S. Br. 73° 39' V. Lgd. Man har gaa 7/10 Kbl V. om den fastnærvede Klippe. Dybgaende Skibe bør indtil videre henvende sig til Mayne Channel.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2014. Fyr tændt, Lystonde inddraget. Amalfi. Italien V.-Kyst. Paa Yderenden af Amalfi Moles kørteagelse er tændt et rodt Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 3½ Sek., Mørke 1½ Sek. Lystonden uden for Molen er inddraget og det lille, røde Fyr paa Molen er slukket.

2015. Fyr forandret. Siracusa. Sicilien Ø.-Kyst. Fyret paa NV-Hjørnet af Landingsbroen ved Havnekontoret i Siracusa er omhyttet med et rodt, fast Fyr.

2016. Vragfyrskip inddraget. Szarmitz Spit. Taganrog. Azovske Hav. Rusland. Vragfyrskipet, som har ved Vraget af Dampfyrskipet »Vychek« ved Indløbet til Taganrog, er inddraget. 46° 59' N. Br. 38° 20' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2017. Tanding af Fyr. Midlertidigt Fyrskib omhyttes med Fyrbaad. Aden. Golf of Aden. Den 1ste September 1908 tændes paa Elephants Baek paa Toppet af Pynten, som danner V.-Grænson af Comqesal Bay, et hvidt Blinkfyrt, der hver ½ Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 55 m. Synsviddene: 15 Sm. Spejlappræt af 2den Orden. Fyret lyser fra S. 61° V. gennem S. 41 S. 38° Ø. To hvid og sort strikede, 9 m høje Fyrpæle ved et 2 m højt Fyrhus. 12° 45' 47" N. Br. 44° 59' 20" Ø. Lgd.

Samtidlig omhyttes Fyrskibet 7½ Kbl V. for Residency Flagstang paa Ras Tharsheim med en rof Fyrbaad, der har en rof Ballon paa Masttoppen og viser 2 røde, hvide Fyr lodret for hinanden i 2,4 m Afstand. 12° 46' N. Br. 44° 57' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1044 og 1263. Kjøbenhavn 1908).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2018. Telegrafkabel udlagt. Klabathani. Banka N. Sumatra Ø. Et Telegrafkabel er udlagt mellem Tg. Koch og Mantong, i Klabathani. Det er forhindt at ankre N. for Linten Tg. Roeh—Tg. Mantong og S. for Brøddeparallellen gennem Tg. Roeh. Tg. Roeh: 1° 38' S. Br. 105° 43' Ø. Lgd.

2019. Baakes Beliggenhed. Karang Djeroek (Telegrafkabel). Java N.-Kyst. Banken med sort, afkortet Kogle paa Tegalklip staar 100 m VSV. fra den forfaldende Sten paa Kovel. 6° 48' S. Br. 109° 11' Ø. Lgd.

2020. Lodsfyrskip flyttet. Soerabaja. Java N.-Kyst. Lodsfyrskipet i det V-lige Farvand til Soerabaja er nu flyttet og ligger i 15 m Vand i Linten Soerabajan overet med Uedloong Pring. 6° 52' S. Br. 119° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1859. Kjøbenhavn 1908).

2021. Grund fundet. Darten Wan (Ta Lien Ewan). Kwang Tung. China. Iampoen »Miyu Mann« har stød paa et lille 4,2 m Rev, der ligger i e. 7 m Vand. 38° 56' 24" N. Br. 121° 38' 30" Ø. Lgd.

2022. Fyr forandret. Sei Tau (Su Do). Taidong Kang (Ping Yang Inlet). Korea V.-Kyst. Sei Tau hvide Blinkfyrt er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 20 Sek. i Stedet for hver 30 Sek., i øvrigt uforandret. 38° 33' 1" N. Br. 124° 45' 48" Ø. Lgd.

stensen, ank. Antwerpen 22./8. — Gerda, Iversen, afg. Manchester 24./8. — Hebe, Gregersen, ank. Helsingør 23./8. — Napoli, Brinch, ank. Sevilla 25./8. — Dagmar, Mathiesen, pass. Helsingør 25./8. for Sevilla. — Nerma, Schiff, afg. Burntisland 22./8. til Königsberg. — Alfa, Lauritsen, ank. Trångsund 22./8. — Johanne, Mikkelsen, ank. Kotka 25./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Rotterdam 26./8. til Burntisland. — London, Bom, afg. Kiel 25./8. til Riga. — Paris, Tholander, ank. Velzen 25./8. — Bryssel, Kuas, ank. Rotterdam 26./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 20./8. — Wien, Boeck Hansen, ank. Reval 22./8. — Roma, v. Thun, ank. Boness 21./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 25./8. — Brattingsborg, Suenson, ank. Savona 23./8. — Flynderborg, Larsen, ank. Helsingør 24./8. — Fredensborg, Winther, afg. Petersborg 21./8. til Cardiff. — Frederiksborg, Larsen, ank. Huelva 18./8. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Bougie 25./8. til Huelva. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Lübeck 24./8. — Skunderborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Stegelborg, Lund, ank. Uleåborg 19./8. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Rotterdam 21./8. — Soborg, Hansen, ank. Petersborg 26./8. — Urauienborg, Schmidt, ank. Calais 20./8.

Dampskibsselskabet 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Pomoran 21./8. til Stettin. — Klampenborg, Palm, ank. Rotterdam 19./8. — Marselisborg, Andersen, ank. Dunkerque 12./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Petersborg 25./8. — Skodsborg, Agerliu, afg. Petersborg 23./8. til Hull. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 22./8. — Ulfborg, Møllerup, ank. Liverpool 26./8. — Vordingborg, Petersen, afg. Riga 20./8. til Dunkerque.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kotka 22./8. — Dausborg, Kühl, ank. West Hartlepool 23./8. — Jægersborg, Larsen, ank. Jacobstad 18./8. — Kallundborg, Nielsen, ank. Petersborg 25./8. — Taarnborg, Matzen, ank. Newcastle 23./8.

Heneborg. Honeborg, Christiansen, ank. Windau 20./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rouen 21./8.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Cardiff 15./8.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 18./8.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Burntisland 23./8.

Det estasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Perim 22./8. til Singapore. — Anamba, Rambusch, afg. Suez 8./8. til Soc-soc. — Sibirien, Madsen, afg. Kjøbenhavn 26./8. til Aalborg. — Cathay, Thomsen, afg. Shanghai 22./8. til Colombo. — Siam, Cortsen, afg. Perim 23./8. til Marseille. — Bintang, Gabe, afg. Singapore 20./8. til Colombo. — Samui, Licht, afg. Colombo 14./8. til Algier. — Cambodia, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 21./8. — Indien, Berg, ank. Sundsvall 26./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 26./8. — St. Croix, Christensen, ank. Demerara 24./8. — St. Jun, Iugemann, ank. London 23./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 26./8. — Helene, Sørensen, ank. Methil 12./8. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Königsberg 17./8. — Agnete, Petersen, ank. Neufahrwasser 21./8. — Herma, Hansen, ank. Odense 23./8. — Alice, Schultz, ank. Neufahrwasser 25./8.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 24./8. — Edison, Sørensen, ank. Hungerburg 16./8. — Fulton, Jørgensen, afg. Livorno 18./8. til Patras. — Newton, Andersen, afg. Genua 22./8. til Kartagena. — Washington, Nielsen, ank. Emden 21./8.

Frø. Austa, Bagger, ank. Riga 18./8. — Vera, Thing, ank. Leith 23./8. — Freja, Nielsen, afg. Caridde Pier 22./8. til Faaborg. — Hertha, Rasmussen, ank. Lübeck 24./8.

Aalborg Dampskibsselskab. Jens Bang, Jensen, ank. Riga 22./8. — Else, Willadsen, ank. Ghent 24./8. — Margrethe, Lund, ank. Aalborg 24./8. — Henning, Clemmensen, afg. Aalborg 25./8. til Methil.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Sunderland 19./8. til Kronstadt. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 25./8. til Boness.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Lappvik 27./8. til Amsterdam. — Rimfaxe, Faber, ank. Leith 27./8. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Trångsund 25./8.

Heimdals. Anine, Leth, ank. Neufahrwasser 26./8. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Lübeck 24./8. — Martha, Christensen, ank. Neufahrwasser 24./8. — Elna, Rathje, afg. Tynen 24./8. — Therese, Pedersen, afg. Herösand 22./8. — Jeanne, Løffler, afg. Swinemünde 26./8. — Vera, Riso, ank. Memel 25./8. — Daisy, Lagesen, ank. Stockholm 24./8.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Methil 25./8. til Esbjerg. — Ingrid, Winther, ank. Swinemünde 26./8. — Karen, Eriksen, ank. Antwerpen 26./8.

Svendsen & Christensen. T. M. Werner, Hansen-Holm, ligger i Kiel. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Nykjøbing F. 24./8. til Methil. — Lars Kruse, Mathiesen, ligger i Rouen. — St. St. Blicher, Christensen, ligger i Ghent. — Peter Willemoes, Albertsen, ligger i Neufahrwasser. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Calais. — Hans Tavsen, Klaaborg, ligger i Stockholm. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kalundborg 25./8. til Wiborg. — Chr. Christensen, Petersen, afg. Kalundborg 25./8. til Neufahrwasser. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Kalundborg 25./8. til Neufahrwasser. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Uleåborg 22./8. til Rotterdam. — Ajax, Brøsen, afg. Gliencken 26./8. til Aalborg.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 22./8. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Wallend 22./8. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Riga 19./8. — Urania, Clausen, afg. Narva 22./8. — Svend, Schmidt, ank. Aalborg 26./8. — Nordland, Petersen, ank. Flensborg 11./8. — Kronprins, Frederik, Andresen, ank. Neufahrwasser 24./8. — Englund, Andersen, afg. Goole 25./8. — Holland, Poulsen, afg. Windau 20./8. — Rusland, Madsen, ank. Masnedssund 23./8. — Annette Furness, Larsen, afg. Kronstadt 21./8. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 10./8. — Dronning Olga, Petersen, ank. Archangel 20./8. — Europa, Hansen, ank. Emden 18./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Grangemouth 25./8. — Frankrig, Friis, ank. Howdon Dock 23./8. — Belgien, Nielsen, ank. Archangel 23./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Nordmalingen 23./8. — Russia, Paulsen, afg. Riga 26./8. — Carl Hecksher, Starck, ank. Wilhelmshafen 19./8. — Dania, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 24./8. — Normannia, Eriksen, ank. Petersborg 28./8. — Canada, Jespersen, ank. Portland Maine 22./8. — Livonia, Skov, afg. Methil 18./8. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 15./8.

Østasien. Cimbrja, Paulsen, ank. Rotterdam 9./8. — Patria, Dam Larsen, ank. Kronstadt 26./8. — Gratia, Sørensen, afg. Memel 22./8. — Astoria, Nielsen, afg. Philadelphia 18./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 27./8. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 15./8. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Riga 26./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 25./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bergen 16./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Åbo 26./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Sunderland 21./8. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 15./7. — Granaria, Jørgensen, ank. Antwerpen 24./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Frederikshavn 23./8. — Selandia, Troensegaard, afg. Methil 25./8. — Secalia, Jensen, ank. Trapani 15./8. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 26./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Barcelona 20./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Sejlskibe.

Rønne. Hermod, Grønvald, ank. Holtenau 15./8. — Anacathrine, Holm, ank. Stolpemünde 16./8. — Ansgar, Møller, ank. Kotka 19./8. — Freja, Bech, ank. Riga 21./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Stolpemünde 22./8. — Nestved, Rasmussen, ank. Stolpemünde 22./8. — Herman Olsen, Hintze, ank. Göteborg 22./8.

Svendborg. Standard, Rasmussen, ank. Fowey 19./8. — Niels, Nielsen, ank. Kiel 19./8. — Fortuna, Christiansen, ank. Sunderland 19./8. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Pillau 19./8. — Concordia, Henriksen, ank. Petersborg 19./8. — Alma, Hansen, ank. Newcastle 19./8. — Najaden, Rasmussen, ank. Fowey 21./8. — Guldborg, Jørgensen, ank. Drobak 20./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Lovisa 21./8. — Rotha, Olsen, ank. Fjellebroen 20./8. — Yrsa, Sørensen, ank. Marseille 23./8. — Magnet, Gommesen, ank. Aarhus 22./8. — Kristine, Gommesen, ank. Tausberg 20./8. — Confidence, Mauritzen, ank. Croix de vix 21./8. — Vera, Jensen, ank. Ranno 23./8. — Lauritz, Dam, ank. Stevns 24./8. — Ebenezzer, Rasmussen, ank. Petersborg 24./8. — Ludvig, Jørgensen, ank. Jersey 24./8. — Ariel, Ravnmose, ank. Frederikshavn 24./8. — Kamma, Fisker, ank. Livorno 24./8. — Gæa, Petersen, ank. Dunkerque 24./8. — London, Andersen, ank. Helsingør 24./8. — Valkyrien, Hansen, ank. Fowey 24./8. — Hertha, Hansen, ank. Göteborg 24./8. — Pampa, Jensen, ank. Lysekil 24./8. — R. P. Petersen, Jensen, ank. Boston 24./8. — Solon, Rasch, ank. Præsto 25./8. — Aktiv, Mauritzen, ank. Petersborg 25./8. — Iris, Hansen, ank. Varberg 25./8. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Liban 23./8. — Venus, Jensen, ank. Borgå 25./8. — Psyche, Nielsen, ank. Bogense 25./8. — Belona, Larsen, pass. Helsingør 24./8. — Roma, Jensen, ank. Stevns 26./8. — Carl, Clemmensen, ank. Halmstad 26./8. — Union, Olsen, ank. Königsberg 26./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 28. August 1908. — En national, norsk Amerike Linie. — Soulykken ved Skaanevik. — Vejrodsigt over Nordatlantehavet for September Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsføtterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

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.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

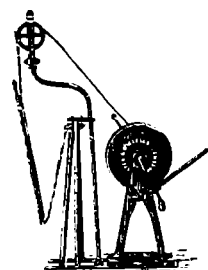
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53

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.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36. Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 1. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Remington er Verdens
mest benyttede

Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

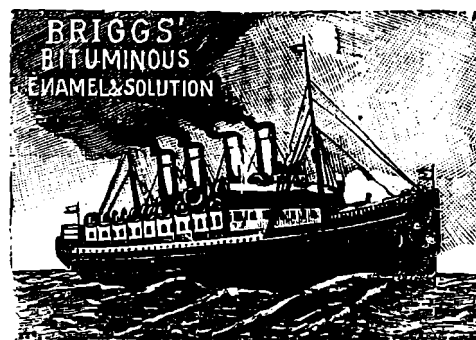
Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON



Emaljen

paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tigr.-Adr. „Kaydyhr“.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udjærelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rhæelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon Tagensvej 92 **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Telegr.-Adr.: „Motordan“

Gaver til Sømandmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

PALLE SØRENSEN S. EFFT.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre, Brilller, Pincenez, Kikkerter.

Forstædernes Brødfabrikker
Prima Rugbrød til Skibsproviantering.
Telefon 4922

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 17—2, 4—7 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—2 og Onsdag 2—3.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med alt til Fagot bearbejdede Reel og billig Betjening garanteres.

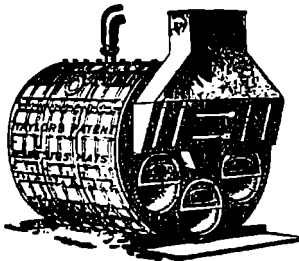
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Fabriks Mærke.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jærn, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Effft., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, B.

Telf. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.

Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets Kort.

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Effft.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen.“

Telefon 7262.

J Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

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,

131, Vestervoldgade. Telefon 5562.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prøvlister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel 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“

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Vi har fra Hr. Mægler H. A. Hansen modtaget følgende:

I Anledning af det i ovennævnte Forening forestaaende Aarsmøde d. 25. Septbr. d. A., turde det være af Interesse ikke alene at se tilbage paa Forholdene og Virkingerne indenfor denne Sammenslutning, men ogsaa at se lidt ud i Fremtiden, saa at enhver kan tage det bedste mulige Standpunkt i Retning af Sejlskibsfartens og dermed egne Interesser.

Næstefter at bemærke, at der i noget nær alle Erhvervsgræne er Sammenslutning for ved fælles Hjælp at fremme og forbedre Standens Interesser, skal det siges, at det bevislig var med megen Glæde og gode Forhaabninger om bedre Forhold i Fremtiden, at alle Deltagere i den ret store Forsamling, efter et forudgaaet betydeligt Arbejde, stiftede dette Forbund d. 22. Septbr. 1906, ligesom det ogsaa var med en prisværdig Enighed, at de udarbejdede Forslag til Love og Minimalrater efter forskellige Ændringer blev vedtaget. Men, desværre kan man sige, blev denne Enighed vedrørende Lovene kun af kort Varighed; thi uden at komme ind paa den inhumane Maade, paa hvilken et enkelt norsk Søfartsblad tillod sig at kritisere de vedtagne Former for Sammenslutningen, blev den af alle Deltagerne anbefalede Tilslutning og Indtrædelse i Forbundet ikke efterkommet af de udenlandske Skibsredere eller Rederiforeninger, medens derimod *Norsk Sejlskibsrederforening* i November s. A., *Svensk Skeppsrederiförening* i Januar 1907 anerkendte Tanken, der laa til Grund for Oprettelsen af Forbundet, men foretrak at hvert Land virker gennem sin egen Forening, og at Repræsentanter fra disse mødes til nærmere bestemte Tider til Fremme af fælles Interesser. *Verband Deutscher Künstlerschiffer* foretrak at slutte sig til *Nautischer Verein* i Berlin, saa at der ikke fandt nogen Indmeldelse i Forbundet Sted, hvorimod man har fælles Minimalrater for hele Norden, saavel for Nord/Østersøen som for den mindre Fart.

Repræsentantskabet har arbejdet flittigt og med megen Interesse for Sagen, hvorfor det fortjener vor bedste Tak; ligesom ret betydelige Ændringer er foretaget, saavel i Love som Minimalraterne, om end ikke alt af det gode. Rom blev jo ikke bygget paa én Dag, og trods den ringe direkte Indmeldelse i Forbundet i Forbindelse med dels manglende Overholdelse af Minimalfragterne, navnlig af Redere udenfor Forbundet, er det dog bevisligt, at Forbundet har virket til betydelig Fordel for Sejlskibsfarten paa Nord/Østersøen, dels i Retning af bedre Fragter og ikke mindst i Retning af, at man er bleven fri for den ofte vilde Konkurrence, som forud fandt Sted. Disse Kendsgerninger turde i sig selv være tilstrækkeligt overbevisende om, hvor formaalstjenlig en Sammenslutning er for Sejlskibsrederne, og en bestyrende Reder kan næppe med gyldige Grunde forsvare overfor sine Medredere at holde noget Skib udenfor Foreningen. At det kan have sine Vanskeligheder til Stadighed ikke at slutte lavere end Minimalrater, naar Tilslutningen ikke er mere omfattende, end Tilfældet er her, er forstaaeligt, men det er ligesaa forstaaeligt, at naar Rederne holder paa Raterne i saa stor Udstrækning, som Forholdene til enhver Tid tillader, da er det givet, at Eksportørerne maa kalkulere med disse Rater, og meget er vundet derved.

Naar der fra ikke-danske Rederiforeninger formenes, at et Samarbejde mellem de mange Foreninger uden Centralledelse vil være at foretrække, da er en saadan Opfattelse nærmest ejendommelig; thi hvem skal da samle de mange Afdelinger. Jeg skal her henvise til, at f. Eks. *Nordisk Skibsrederforening*, *The Baltic and White Sea Conference*, *Dansk Dampskibsrederi-Forening*, *Dansk Sejlskibs-*

rederi-Forening, *Arbejdsgivernes og Arbejdernes Organisationer*, alle har deres Centralledelse, hvilket turde være Beviser nok for, at uden en Ledelse i Sammenslutningen vil en saadan blive i højeste Grad svækket. Dernæst har der fra forskellige Sider været ført Anke over Kontingenter som værende for højt og trykkende, men der kan næppe være nogen Alvor i en saadan Anke, thi det hele aarlige Kontingent, 10 Øre pr. R.-T. andrager kun 5 à 6 Øre pr. Ton død Vægt af enkelt Rejse, og hvis Sagen ikke er dette lille Offer værd, da er det indlysende, at da duer den ikke. Det maa være enhver forstaaende Skibsreder indlysende, at en Ophævelse af denne Forening vil være en ubodelig Skade, og uanset hvorledes udenlandske Rederiforeninger stiller sig til Forbundet, maa det anbefales alle danske Sejlskibsredere at slutte sig sammen i Foreningen, som ogsaa i Fremtiden vil vise sig levedygtig. Tro endelig ikke, at den danske konkurrerende Sejlskibsflaade er saa lille, som det paastaas fra anden Side; thi det fremgik af de fremlagte Fortegnelser paa Mødet d. 22. Septbr. 1906, at f. Eks. Danmark har flere Sejlere i denne Fart end Norge, medens den norske Tonnage var lidt større, hvad der forøvrigt vel nærmest nu er ophævet ved Tilgang i Danmark og omvendt i Norge.

Ved Betragtning af dette Aars Skibsfart, hvor Om-sætning af Varer har været betydelig mindre end tidligere Aaringer, da har der ofte været Mangel paa Ladninger og Fragterne som Følge heraf lave, men blandt alle Afdelinger af Skibe, Dampere og Sejlere, har Trykket i de lave Fragter været mindre følelig i Nord/Østersøfarten med Sejlere, end i de øvrige Afdelinger. Man har dog kunnet holde Skuderne i Fart, og Sejlskibsfarten paa Nord/Østersøen har en Fremtid for sig, naar kun Rederne holder sammen. Fremtiden ligger i Redernes Haand, naar man blot vælger det Valgsprog: »Slutter Kreds og staar fast alle danske Mænd!«

H. A. Hansen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 66/1000, afsagt den 26de August 1908. Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Lovarts Rederi ktr. Firmaet Hecksher & Søn som Repræsentant for Tjalkskibet »Noorsteer«.

Det hollandske Tjalkskib »Noorsteer« af Groeningen, der var paa Rejse fra Brankerholm til Hjemstedet med en Ladning Træ, fik den 5. og 6. Maj d. A. udfor Øland haardt Vejr med tiltagende Kuling og høj Sø. Da det viste sig, at Skibet tog saa meget Vand, at det ikke kunde holdes læns ved Pumperne, samt at For- og Agter-Kahyllen efterhaanden fyldtes med Vand, og Skibet fik stærk Slagside til Styrbord, hejstes Nødflag. Dækslasten kappedes og Skibet, der kun med Vanskelighed lod sig styre og tog meget Vand over, drev, som det i den afslagne Søforklaring hedder, om for Vind og Vove paa Ladningen. Den 7. Maj, Kl. 9 Morgen, kom det engelske Dampskib »Lovart« paa Rejse fra Libau til Boness med en Ladning Træ, til Stede og fik Forbindelse med Skibet, der da befandt sig paa 55° 42' N. Brd. og 16° 40' Ø. Lgd. Vejrforholdene var nu bleven roligere, og det lykkedes »Lovart«, hvis Trosser gentagne Gange sprængtes, i Løbet af 33 Timer at bugser »Noorsteer« til Kjøbenhavns Yderred, der naaedes d. 8. Maj, Kl. 8 Em. Begge Skibe blev liggende her Natten over, og næste Dag bugseredes »Noorsteer« ind i Havnen.

Ved Stævning af 1. Juli d. A. har nu Citanterne indbragt Sagen her for Retten som vedtaget Værneting, og paastaet det indstævnte Firma paa »Noorsteer«s Vegne tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet Bjergelønnen ansat saa lavt som muligt og sig tilkendt Sagsomkostninger.

Ved den i Kjøbenhavn afholdte lovlige Besigtelsesforretning, viste det sig, at Skibsbunden var ubeskadiget, og det maa saaledes antages, at Vandet er trængt ind i Skibet gennem Aabningen paa Dækket. Efter »Noorsteer«s egen Journal og den af dens Besætning aflagte Søforklaring, maa det imidlertid antages, at Skibet har befundet sig i hjælpeløs Tilstand og været i høj Grad udsat for at forulykke.

De bjergede Værdier har for Skibets Vedkommende udgjort 13,000 Kr. og for Ladningens 2,700 Kr., medens den anrettede Skade er ansat til 3,000 Kr. »Lovart«s Værdi har Citanterne ansat til 180,000 Kr.

Begge Parter maa antages at være enige om, at Spørgsmaalet om Bjergelønnens Størrelse afgøres efter de i saa Henseende gældende danske Retsregler. Herefter maa Retten skønne, at en Bjergeløn af 4,000 Kr. med Renter vil kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i dette Beløb.

Tysk Søretsdom.

Ved Secamt i Hamborg behandledes d. 25. August en Kollisionssag mellem den tyske Fiskekutter »Catharina«, H. F. 247, og den danske Damper »Katholm«, tilhørende Firmaet Johnson & Jespersen i Kjøbenhavn, og ført af Kaptajn Jensen.

Kollisionen fandt Sted d. 19. f. M. omtrent Kl. 4 om Morgenen paa Nedre-Elben ved Kugelbake. Kutteren blev ramt af Damperen om Bagbord midtskibs, hvorefter den hurtig løb fuld af Vand og kæntrøde, medens Besætningen lige netop fik Tid til at bjerpe sig i Baaden, der senere blev slæbt ind til Cuxhaven. Det lykkedes at faa Kutteren bragt ind paa grundt Vand, og senere er den bleven bragt paa ret Køl, tættet og slæbt til Cuxhaven. »Katholm«, der kun i ringe Grad var bleven beskadiget, kunde fortsætte sin Rejse til England.

Det fremgaar af Fiskekutterens Forklaring, at »Catharina« kom fra Fiskepladserne i Nordsøen og skulde op ad Elben. Fyrskibene var passeret om Bagbord, og den styrede op ad Floden i Fyrinien for Styrbords Halser med nordvestlig Vind. Henimod Kl. 4 om Morgenen saa man først den røde og derefter begge Sidelanterne af en modgaaende Damper forude om Styrbord. Da Damperen var c. 500 m borte, gav den et kort Stød i Dampfløjten og kom lige ned paa Kutteren. I sidste Øjeblik, da Kollisionen ikke længere var til at undgaa, lagde Kutteren Roret ned for at formindske Følgerne af Sammenstødet, saa vidt det var muligt. Efter Kollisionen reddede Besætningen sig i Baaden, medens »Katholm« sørgede for, at Kutteren kom ind paa grundt Vand.

Af »Katholm«s Forklaring fremgaar det, at Damperen var for udgaaende og havde kvitteret sin Lods ved Cuxhaven. I Nærheden af Kugelbake havde man faaet tre røde Lanterner i Sigte, men efter at man var kommen klar af de to af disse og vilde vige til Side for det tredje Fartøj, ændrede dette pludselig sin Kurs, uagtet Afstanden kun var ganske ringe. Der blev straks slaaet Stop og Bak, og efter at Sammenstødet havde fundet Sted, bragte man Kutteren ind paa Grunden. »Katholm« forvissede sig om, at Kutterens Besætning var reddet, og da det viste sig, at Damperen ingen Skade havde taget, forisattes Rej-

sen. Efter Kaptajn Jensens Formening var Kollisionen foranlediget derved, at »Catharina« ændrede Kurs lige for Damperens Bov. Fra »Katholm«s Side var der kun én Gang givet Signal med Dampfløjten i Anledning af Kursændringen; de tidligere Manøvrer var der ikke bleven givet Signal for ligesaa lidt som for Bakningen.

Efter en længere Vidneafhøring kendte Søretten, i Overensstemmelse med Rigskommisærens Paastand, »Katholm« skyldig i Kollisionen med den Motivering, at Damperen uden Nødvendighed havde forsøgt at gaa for Boven af den modgaaende Sejler, og uden at der var bleven givet Signal for samtlige Manøvrer.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet stiller Fragtmarkedet sig som i sidste Indberetning antydet, saa at det er vanskeligt at anbringe den fragtledige Tonnage til lønnende Fragter, og Skibene ofte sluttet for Ture, som ikke ønskedes, ligesom Forventningen om Transport af ny Kornlaster endnu ikke er bleven opfyldt. Danmark og svenske Sundhavne har fremdeles nogle Ladninger hovedsagelig til Østersøhavne, men Raterne er lave og sluttet nærmest i Forventning om lønnende Udfragt fra Østersøen; tyske Østersøhavne har forskellige Kornlaster fremme, men det er meget vanskeligt at sælge, og Forhandling resulterer derfor som oftest i Skuffelser. Syd- og Vestsverig har enkelte Laster Træ, som der konkurreres om, men Raterne er lave, og Østnorge har fremdeles nogle Ladninger af forskellig Art til lidt bedre Fragter end fra Nabolandene. Rusland er i det hele maad for svømmende Tonnage, Bottenhavet og Finskebugten viser stadig Mangel paa ny Laster i tilstrækkeligt Antal, saa at det fremdeles er vanskeligt at placere. For Retur Vest fra er der fremdeles Mangel paa Foderstoffer, hvorimod der er flere Kullaster til noget højere Rater, saa at dette Marked er noget af det bedste for Øjeblikket.

I den foreløbne Uge er bl. a. afsluttet:

90 Sdr. Stav Frederiksstad/Charlestown 27/6, 60 Sdr. Kassebord Kristianssand/Lowestoft 30/, 130 Sdr. D/B., Boards Gøteborg/Carril 45 Frcs., 55 Sdr. Battens Porsgrund/Leithfjord 18/6, 110 Sdr. Stav Ørnkjöldsvik/Fowey 35/, 260 Tons Oljekager Petersborg/nordligst Aarhus Rm. 18, 360 Tons Kul Burntisland/Fredericia 7/9, 310 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 7,15, 180 Tons Kul Wemyss/Mullerup £ 7,15, 230 Tons Kul Llanelly/Kjøbenhavn 7/, 230 Tons Oljekager Bordeaux/Gøteborg 13 Frcs., 280 Tons Clay Charlestown/Kristianiafjord 7/.

For de mindre Skibe er ogsaa den sidst forløbne Uge gaaet uden væsentlige Forandringer og da særlig med Hensyn til Afskibning af nyt Korn. Königsberg synes at være lidt fastere og noterer 10 Mark for Oljekager til Danmark, Sydsverig, samt til Østkyst England 1/9, Engelsk Kanal 2/ Hvedebasis. Colberg har for meget prompte Skibe budt 4 Mark for Rug, og for et enkelt Skib fra Stralsund opnaaedes 5 Mark for Havre. Stettin noterer for Mel til Danmark 5 Mark og har sluttet for Rug 3 1/2 Mark. Fra Heiligenhafen og Neustadt er sluttet for Rüb's til Kjøbenhavn 4 Mark, men ellers er det uforandret og flovt fra Tyskland.

ab Kjøbenhavn sluttedes Rug til Rostock 2 3/4 Mark, Bomuldsfrøkager til Middelfart 14 Øre, samt Solikkekager til Neksø 11 Øre, Mullerup 12 Øre.

Spørgsmaal og Svar.

Fra Hamburg skrives til os d. 28. f. M.:

Spørgsmaal: Naar man paamønstrer en Besætning (dansk) her i Hamburg uden nogen Aftale, kun efter dansk Sølov, og kommer til samme By efter otte Maaneders Forløb, er man da pligtig at mønstre Besætningen af som i dansk Havn, eller kan man ikke idetmindste fordræ, at den bliver til Skibet har udlossot sin indgaaende Last?

Skibsfører.

Svar: Naar intet andet udtrykkelig er vedtaget, vil Mandskabet i Honhold til Bestemmelserne i Sølovens § 82 kunne forlange Afsked, naar Skibet efter endt Rejse er ankommet til Forbyringsstedet.

Mandskabet vil dog være pligtig til paa Førerens Begæring at udføre Arbejdet ved Losningen af Ladningen, men er i hvert Tilfælde ikke bundet udover en Uge efter Ankomsten (se § 84).

Havarier og Forlis.

Livonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Dagö, er nu bragt flot og ind til Roval.

Philadelphia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 28. ds. paa Rejse fra Hjemstedet til Filadelfia indkommet til Southampton med Maskinskade.

Capella, Dpsk. af Helsingfors, har paa Rejsen fra Kotka til Hull med en Ladning Stykgods været i Kollision ndfor Sandhammen med Barkskib »Gert Nelle« af Cimbrishamn. Barken, der fik forskellig ovenbords Skade, blev af »Capella« slæbt ind til Ystad for Reparation. »Capella« gik ind til Kjøbenhavn for her at reparere, før Rejsen fortsættes til Hull.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refsbaleoen sattes d. 29. August en ny Dampfærge i Vandet, der bygges for De danske Statsbaner og er bestemt for Storebiltoverfarten.

Dampfærgeren er bygget af Staal som et Dobbeltskruedampskib og indrettes til at overføre Jernbanevogne og Passagerer.

Dens Hoveddimensioner er: Længde 88,4 M., Bredde 14,8 M., Dybde til Hoveddækket 5,7 M. Maskinerne vil tilsammen udvikle 1,850 ind. H.K. og blive kraftige nok til at give det fulldastede Skib en Fart af mindst 13 Knob. Kedlerne er forsynet med aftagelige Asbestmadrasser, leveret af Messrs. S. T. Taylor & Sons, Scotswood, Newcastle on Tyne.

Afbojningen foregik smukt, og Færgeren fik Navnet »Christian IX«

Rettelse. I vort forrige Tirsdagsnummer af 25. August findes under *Foreningsmeddelelser* en beklagelig og for Ikke-Bladfolk vistnok meget uforstaaelig Fejl, idet Hr. Mægler G. Nicolaisen, Aarhus, vedblivende staar opført som Sekretær for Afdelingen for mindre Skibe, hvilket Hverv som bekendt i Vinter overtoges af Hr. Translatør L. Rasmussen, Svendborg.

Foreningsmeddelelser optages i Bladets Tekst med passende Mellemrum under Hensyn til den forhaanden værende Stofmængde og bliver derfor i Modsætning til den øvrige Tekst »staaende i Satsen«, som det hedder. Tilfældigvis er der hengaaet meget lang Tid, siden Meddelelserne forrige Gang var med, og da det ved Bladets Nr. 50 i sidste Øjeblik blev bestemt at medtage dem, har man i Skyndingen overset, at der siden sidst var sket en væsentlig Forandring.

Saaledes er Fejlen altsaa opstaaet, og vi skynder os at berigtige den.

Skibsetterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 31./8.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Libau 29./8. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 26./8. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Barcelona 29./8. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Forth 28./8. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Riga 30./8. til Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, afg. Piræus 29./8. til Kymassi. — Arkansas, Petersen, dokker i Boston. — Arno, Strubberg, pass. Hanstholm 30./8. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Riga 28./8. til Rouen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 28./8. — Beira, Lunge, afg. Bari 30./8. til Messina. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 22./8. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Petersborg 26./8. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 31./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Piteå 30./8. til Nizza. — Douro, Mortensen, ank. Antwerpen 28./8. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 28./7. — Frederik, Thomsen, pass. Brnnsbüttel 28./8. for London. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 24./8. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 29./8. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 29./8. til New York. — Hengest, Munch, ank. hertil 31./8. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 29./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Sevilla 30./8. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 29./8. — Kasan, Hansen, ank. Libau 26./8. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 30./8. til Kristiania. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 24./8. til Bordeaux. — Kursk, Gommesson, ank. Antwerpen 20./8. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 27./8. — Loire, Craignou, afg. Bordeaux 30./8. til Havre. — Louise, Kruso, afg. Pillau 30./8. hertil. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 23./8. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 30./8. — Moskov, Meldahl, afg. Dunkerque 29./8. til Blyth. — Nicolai II, Kaas, ank. Riga 26./8. — Nordjylland, Kragh, ank. Petersborg 21./8. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Aalborg 29./8. til Riga. — Omsk, Harder, dokker her. — Oscar II, Hempel, ank. New York 25./8. — Perm, Christensen, afg. London 29./8. til Libau. — Pregel, Iversen, afg. herfra 29./8. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Dunkerque 30./8. — Saxo, Larsen, ank. Pillau 27./8. — Seine, Damp, afg. herfra 28./8. til Petersborg. — Texas, Lissner, afg. fra Newport 25./8. til Glasgow. — Tiber, Beck, afg. herfra 24./8. til Livorno. — Tyr, Thaning, ank. hertil 31./8. — United States, Wulff, ank. Kristiania 31./8. — Valdemar, Johnsen, ank. Königsberg 27./8. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Antwerpen 21./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cape Tormentine 25./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Kroustadt 24./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Llaully 26./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 16./8. til Campbellton. — Helmer March, Thorsøe, ank. Savannah 27./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Oran 28./8. til Potersborg. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Dunkerque 24./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Emden 28./8. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Petersborg 25./8. — Johan Siem, Knudsen, ank. Petersborg 26./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Swinemünde 28./8. til Windau.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Nenfahwasser 28./8. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Helsingfors 30./8. — Martha, Christensen, ank. Hudiksvall 29./8. — Elna, Rathje, ank. Stockholm 30./8. — Therese, Pedersen, afg. Hernösand 22./8. — Simone, Møller, ank. Helsingfors 4./8. — Jeanne, Løffler, ank. Kotka 30./8. — Vera, Risø, afg. Memel 27./8. — Daisy, Lagesen, ank. Hernösand 28./8.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Riga 27./8. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Frøderikshavn 29./8. — Helge, Olsen, afg. Newcastle 25./8. — Rolf, Olsen, afg. Rotterdam 29./8. — Niels R. Finzen, Matthieson, afg. Petersborg 19./8.

Vesterhavet. Niobe, Jesson, ank. Esbjerg 28./8. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Grimsby 27./8. til Aarhus. — Nautik, N. Nielsen, ank. Gjedser 28./8. — Nordsoen, Gram, afg. Steettiu 29./8. til Aalborg. — Nexos, Basse, passeret Dunnethead 29./8. til Esbjerg. — Gerda, Iversen, ank. Methil 29./8. — Ellen, Hansen, ank. Casablanca 24./8. — Cito, Jepsen, afg. Hernösand 27./8. til Gigou. — Napoli, Brinch, ank. Sevilla 25./8. — Bodil, Uldall, afg. Archangel 25./8. til Cette. — Dagmar, Mathiasen, afg. Hirtshals 25./8. til Sevilla. — Norma, Schiff, ank. Königsberg 26./8. — Alfa, Lauritsen, passeret Kanalen 27./8. til Lorient. — Hebe, Gregersen, ank. Königsberg 29./8. — Johanne, Mikkelsen, ank. Kotka 25./8. — Ingor, Larsen, afg. Königsberg 29./8. til Uleåborg.

Vulcan. Vulcau, Nielsen, ank. Burntisland 29./8. — London, Bom, ank. Riga 28./8. — Paris, Tholander, ank. Velzen 25./8. — Bryssel, Kans, ank. Rotterdam 26./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 20./8. — Wiön, Boeck-Hansen, ank. Riga 28./8. — Roma, v. Thun, afg. Boness 28./8. til Svendborg.

Jylland. Ebbæ, Meinertz, ank. Esbjerg 28./8. — Ingrid, Winther, afg. Swinemünde 27./8. til Petersborg.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Yxpila 28./8. — Russia, Poulsen, afg. Riga 26./8. — Carl Hecksher, Stark, afg. Wilhelmshafen 28./8. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./8. — Normannia, Erichsen, er ank. til Petersborg. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 15./8. — Canadia, Jespersen, ank. Portland Main 22./8. — Livonia, Skov, afg. Methil 18./8.

Bstersøen. Cimbria, Skov, ank. Rotterdam 9./8. — Patria, Dam-Larsen, ank. Kroustadt 26./8. — Gratia, Sørensen, ank. Rotterdam 28./8. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 18./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 27./8. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 27./8. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Riga 26./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 25./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bergen 15./8.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Abo 29./8. — Granaria, Jørgensen, ank. Antwerpen 24./8. — Carbonia, Mathiesen, afg. Sunderland 28./8. — Estonia, Lindberg, afg. Petersborg 28./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Helsingør 29./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Middelfart 28./8. — Secalia, Jensen, afg. Trapani 27./8. — Frumentia, Andersen, ank. Kroustadt 26./8. — Boscia, Skovgaard, afg. Barcelona 28./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./8. til Hungerburg. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Savona 23./8. — Flynderborg, Larsen, afg. Helsingør 29./8. til Kroustadt. — Fredensborg, Winther, afg. Petersborg 21./8. til Cardiff. — Frederiksborg, Larsen, afg. Huelva 27./8. til Kongsberg. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Bongie 25./8. til Huelva. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenberg, Schultz, ank. Lübeck 25./8. — Skanderborg, Jensen, afg. Kjøbenhavn 27./8. til Petersborg. — Stegelborg, Lund, ank. Uleåborg 19./8. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Elsbeth 27./8. — Soborg, Hansen, ank. Petersborg 26./8. — Uranienborg, Schmidt, ank. Calais 20./8.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldberg, Ørbeck, afg. Pomeran 21./8. til Stettin. — Klampenborg, Palm, afg. Rotterdam 27./8. til Rouen. — Marselisborg, Rohde, ank. Newport 26./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Petersborg 25./8. — Skodsborg, Agerliu, afg. Petersborg 23./8. til Hull. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 22./8. — Ulfshøj, Møllerup, ank. Liverpool 27./8. — Vordingborg, Petersen, ank. Dunkerque 27./8.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kotka 22./8. — Dansborg, Kühl, ank. West Hartlepool 23./8. — Jægersborg, Larsen, afg. Jacobstad 27./8. til Newcastle. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kroustadt 20./8. — Taaruborg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 30./8.

Høneborg. Høneborg, Christiausen, afg. Windan 27./8. til Ostende.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Cardiff 27./8. til Huelva.

Svendborg. Petor Mærsk, Borgesen, afg. Kroustadt 30./8. til Pillau.

Havet. Fyeu, Andersen, afg. Burntisland 30./8. til Kiel.

Rossia. Generalkonsul Ellessejeff, Kofod, ank. Konovo 2./8.

Det asiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Aalborg 29./8. til Middlesbro. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 22./8. for Singapore. — Anamba, Rambusch, afg. Suez 8./8. til Soesoc. — Cathay, Thomsen, ank. Yokohama 26./8. — Bintang, Gabe, afg. Singapore 20./8. til Colombo. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 11./8. til Suez. — Siam, Cortsen, ank. Port Said 29./8. — Cambodia, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 21./8. — Indien, Berg, ank. Sundsvall 26./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 28./8. — St. Croix, Christensen, afg. Paramaribo 26./8. til Trinidad. — St. Jan, lugemann, afg. Portland 28./8. til St. Thomas.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Kemi 25./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. London 28./8. — Helene, Sørensen, afg. Methil 27./8. — Sjælland, Sonniebsen, ank. Kongsberg 17./8. — Agnete, Petersen, afg. Neufahrwasser 27./8. — Hermia, Hansen, afg. Odense 28./8. — Alice, Schultz, ank. Neufahrwasser 25./8.

Svendens & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ligger i Methil. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Rouen 28./8. til Methil. — St. St. Blichor, Christensen, ligger i Hull. — Peter Willemoes, Albertsen, ligger i Neufahrwasser. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Burntisland. — Hans Tavsen, Klaaborg, ligger i Stockholm. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Wiborg. — Chr. Christensen, ligger i Neufahrwasser. — N. F. Hoffding, van Deurs, ligger i Neufahrwasser. — I. D. S. Adolf, Fenger, ligger i Kjøbenhavn. — Alfred Hage, Ellekilde, ligger i Arzew. — Ajax, Brorsen, ligger i Aalborg.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 22./8. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Wallsend 22./8. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Riga 29./8. — Ura-

nia, Clausen, afg. Narva 22./8. — Svend, Schmidt, ank. Aalborg 26./8. — Nordland, Petersen, afg. Flensburg 27./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Neufahrwasser 24./8. — England, Andersen, ank. Hamburg 28./8. — Holland, Poulsen, ank. London 27./8. — Rusland, Madsen, afg. Masnedund 29./8. — Dronning Olga, Petersen, ank. Archangel 20./8. — Annette Furness, Larsen, afg. Kroustadt 21./8. — Europa, Hansen, ank. Blyth 28./8. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 28./8. — Frankrig, Friis, afg. Howdon Dock 26./8. — Belgien, Nielsen, ank. Archangel 23./8.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 29./8. til Stettin. — Edison, Sørensen, afg. Hungerburg 27./8. til Lübeck. — Fulton, Jørgensen, ank. Patras 21./8. — Newton, Andersen, ank. Kartagena 26./8. — Washington, Nielsen, afg. Emden 25./8. til Riga.

From. Aasta, Bagger, afg. Riga 28./8. til Ghent. — Vera, Thing, afg. Leth 29./8. til Memel. — Freja, Nielsen, ank. Faaborg 27./8. — Hertha, Rasmussen, afg. Lübeck 27./8. til Riga.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Zaandam 27./8. til Grangemouth. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Grimsby 28./8. til Kotka. — Ove Gjedde, Jans, ank. Ghent 28./8.

Dansk-færask Havfiskeriselskab. Atlanta, Andreassen, ank. Thorshavn 26./8.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Maracaibo, Svarrer, ank. Hamburg 27./8. fra Maracaibo. — Prinsesse Marie, Pedersen, ank. Iquique 25./8. fra Newcastle.

Fans. Sønderho, Elisabetha, Fischer, prajet 30./7. paa 10° N. Br. 27° V. Lgd. paa Rejse fra Rio Grande til Kanalen f. O.

Era. De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 22./8. — Peter, Olsen, ank. Lemvig 23./8. — Rota, Olsen, ank. Gefle 24./8. — Hertha, Krull, ank. Sundsvall 24./8. — Saga, Olsen, ank. Setubal 23./8. — Johanne, Stegmann, ank. Kjøge 24./8. — Alf, Rasmussen, afg. Neder Kalix 19./8. til Quimper. — Marie, Rasmussen, ank. Sandefjord 23./8. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Esbjerg 23./8. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Hernösand 23./8. — Fredensborg, Kisby, ank. Kjøbenhavn 24./8. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Svendborg 24./8. — Agnes, Christensen, ank. Rudkjøbing 25./8. — Hermod, Dreimann, ank. Göteborg 25./8. — Marie, Weber, ank. Kristiania 24./8. — Marie, Boye, ank. Libau 25./8. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Sables d'Oronno 24./8. — Likka, Petersen, ank. Peterhead 25./8. — Frederik & Ane, Olsen, ank. Nordtølle 24./8. — Thyra, Rasmussen, ank. Saffi 10./8. — Industri, Raabauge, ank. Baydeverde (New Foundland) 25./8. — Viking, Veber, ank. Langesund 26./8. — Alf, Hansen, ank. Höganäs 26./8. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26./8. — Lauritz, Folner, ank. Danzig 25./8. — Norma, Christensen, afg. Archangel 27./8. til Ermonth. — Karoline, Christensen, ank. Dysart 27./8. — Amor, Rasmussen, ank. Hernösand 26./8. — Uffe, Andersen, ank. Pillau 27./8. — Kirstine Jensen, Raabauge, ank. Harwich 27./8. — Svansen, Mollemann, ank. Umeå 27./8. — Svip, Jensen, ank. Pillau 27./8. — Fred, Jørgensen, ank. Bogense 27./8. — Alma Marie, Hansen, ank. Aberdeen 26./8. — Castor, Albertsen, ank. Leikausen 26./8. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 28./8. — Aron, Hansen, ank. Stege 28./8. — Hildur, Andersen, ank. Drobak 28./8. — Nordeu, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 28./8. — Kofod, ank. Wingå 28./8. — Amalia, Andersen, ank. Risør 27./8. — Arietis, Andersen, ank. Rødvig 27./8. — Concordia, Madsen, ank. Libau 29./8. — Th. Lohse, Boye, ank. Moeduff 28./8. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Falmouth f. O. 28./8. — Hans, Knudsen, ank. Kjøbenhavns Red 28./8. p. R. til Lorient.

Efterretninger for Søfarende.

Tænding af Fyr. Dalatangi. Island Ø. Den 1ste September tændes Dalatangi ny Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Lyn c. ¼ Sek., Mørke c. 4/5 Sek. Lysevnen: 19 Sm. Linsapparat af 5te Orden. Flammehøjde: 19,4 m. Fyret vises fra et 10 m højt, firkantet, hvidt Taarn med et rødt Bælte. Det lyser fra c. NV. gennem N., Ø. og S. til c. S. 20° Ø.; dog vil det Vest for Retningen S. 14° Ø. gaa i Skjul af Horcut sonden for Fyret. Det er beliggende 70 m SØ. for det gamle, nu nedlagte Fyr (ikke som angivet i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1521, Kjøbenhavn 1908, lidt V. for det gamle Fyr).

INDHOLD:

Nordevropaisk Sejlskibsreder-Forbund. — Sø- og Handelsretsdomme. — Tysk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Rettelse. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41, Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

De Herrer Kaptajner

provierer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIJRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Svendborg

Navigationsskole

Bestyrer: Aage V. Tuxen.

Bogø Navigationsskole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sættaskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.

Postadresse: Stubbejøbing.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

flytter i Løbet af Sommeren til Ny Toldbodgade Nr. 3, H. af St. Annæ Plads, hvor der indrettes tidssvarende Lokaler til Skole, Betjening samt Beboelse for Bestyreren og et begrænset Antal Elever. Skolens nuværende Adresse er Holmens Kanal 18. Telf. 19641.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.

Telegrams: Cadenius, Kotka.

Skibe til Salg.

En Motorskonnert, maaler 47 Netto Tons, laster 130 Tons svært og 145 Tons H vede, samt en fore and aft Skonnert, maaler 47 Netto Tons, laster 125 Tons svært, er til Salg ved Henvendelse til F. Johansen, Æreskjøbing.

Husk Petersen-Faxe's Herreekvipering

Kjøbenhavn.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrers Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.

Dynkarken Nr. 33, Aarhus

anbefales.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen.
Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr. „Mehren“.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres

Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsfører.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bankerkul m. m.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Frederik Hansen

Skibe.

Skibsproviantering.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brnte Ankere og Kæder haves til Sal.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Telf. 162. Havnegade 37, Nakskov.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins **Amallegade 30.**

Kompasser originale komplet, sidste Model.

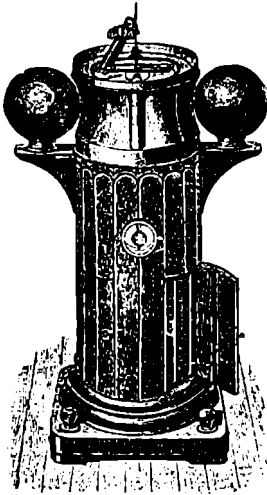
Kompasser af eget Fabrikat, komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser Baadskompasser m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.

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.

De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendt ved enhver Nybygning el. Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne i Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

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 fril.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets 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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De ovrigte 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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 53.

Kjøbenhavn, Fredag den 4. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.


Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Palat
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.

Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Inregistreret Varemærke 	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
---	--	---

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Dansk Styrmandsforening

afholder Søndag den 13. September 1908 Kl. 2 Eftm. paa Foreningens Kontor, Herluf Trollesgade 12, ekstraordinær Generalforsamling med følgende Dagsorden:

1. Forslag fra Bestyrelsen om et Ekstrakontingent, stort 10 Kr.
2. Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens Stilling til Aktieselskabet „Den danske Handelsflaades Skole-skib for Befalingsmænd“.
3. Eventuelt.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trafik Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

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.:
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

VI fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

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.

Motorfartøj søges

til fast Fart med Cement fra Aalborg til Holbæk etc. Farten, der kan paaregnes at blive lønnende for en energisk Skibsfører, vil være at paabegynde pr. første aabne Vande 1909, eventuelt straks. Et Fartøj af 50 à 100 Tons Ladeevne vilde egne sig bedst. Reflektanter bedes indlægge Billet, mrk.: „Motorfart“, paa dette Blads Kontor.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.



Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Cadenius & Grahn
Kotka,

Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents

Etabl. 1881.

Telegram: Cadenius, Kotka.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

C. P. Schweiglers

Skibsbageri.

Dynkarken Nr. 33, Aarhus
anbefales.

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpe middel til Tilvejbringelse 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“

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasse's Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Opbælerbeddinger.

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
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-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 4. September 1908.

I Følge Beretning fra Generalkonsulatet i Hamburg til Udenrigsministeriet blev Kejser Wilhelm-Kanalen i Regnskabsaaret fra d. 1. April 1907 til den 31. Marts 1908 benyttet af ialt 34,998 afgiftspligtige Skibe (heri altsaa ikke medregnet den tyske Flaades Skibe) med ialt 6,423,441 Netto Reg.-Tons, deraf 15,941 Dampskibe (5,061,340 R.-T. N.), 16,197 Sejlskibe (639,512 R.-T. N.) og 2,860 Lægtene (722,589 R.-T. N.).

Skibene var af følgende Nationalitet:

	Antal	Tonnage	pCt. af hele Trafiken	
			Antal	Tonnage
Tyske	28,405	3,716,478	81,16	57,86
Belgiske	33	20,584	0,09	0,32
Britiske	444	434,242	1,27	6,76
Danske	1,842	735,557	5,26	11,45
(Aaret forud kun):	(1,586)	(681,996)	(4,78)	(11,44)
Franske	39	14,616	0,11	0,23
Hollandske	1,370	207,509	3,92	3,23
Norske	587	333,460	1,68	5,19
Russiske	464	363,528	1,33	5,66
Svenske	1,772	566,263	5,06	8,81
(Aaret forud) . . .	(1,619)	(538,663)	(4,88)	(9,03)
Andre	42	31,204	0,12	0,49
	34,998	6,423,441		

Saa vel Antallet som Tonnagen af de Skibe, der benytter Kanalen, er i stadig Stigen; i 1906 var de tilsvarende Tal 33,158 Skibe og 5,963,125 R.-T.; i 1905 33,147 Skibe og 5,796,949 R.-T. og i 1904 32,623 Skibe og 5,270,477 R.-T.

Medens Danmark allerede tidligere var den fremmede Nation, som sendte den største Tonnage igennem Kanalen, er det nu ogsaa det fremmede Land, under hvis Flag flest Skibe passerer Kanalen, i hvilken sidste Henseende det har afløst Sverige.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i September Maaned d. A. fungerer:

Skibsfører *Jacob Holm*, Telf. H 377,
 — *Th Thomsen*, — 10140,
 Skibsbygm. *Chr. Lund*, — 4055,
 Maskinmester *T. Jensen*, Willemoesg. 61.

Navigationdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling	31 (afvist 9),
2den Afdeling	
i Navigation	32 (—),
Geografi og Vejrlære	29 (—),
Engelsk	18 (— 2),
Søret og Handelsvidenskab	28 (—),

Subvention til den amerikanske Handelsmarine. I Følge Indberetning fra Gesandtskabet i Washington til Udenrigsministeriet er Kongressen atter bleven sluttet, uden at nogen Lov om Subvention til Handelsmarinen er bleven vedtaget.

Under Kongressens forrige Samling blev der, da Udsigterne til Vedtagelsen af et almindeligt Subventionsforslag syntes aldeles haabløse, indbragt et Lovforslag om en meget indskrænket Subvention, nemlig kun til Dampskibslinier paa Syd-Amerika, Australien og Orienten

og kun til Dampskibe, der medfører Post paa disse Linier. Desuden indeholdt Forslaget visse Fordringer med Hensyn til Skibenes Beskaffenhed, Ejernes og Besætningernes Nationalitet, Disposition over Skibene i Krigstilfælde, Uddannelse af en Reserve for De Forenede Staters Marine etc.

Dette Forslag, om hvilket der ikke kunde opnaas Enighed i forrige Samling, har atter under den nylig afsluttede Samling været under Debat, og en Bestemmelse om at yde den deri omhandlede indskrænkede Subvention var lige ved at blive endelig indlemmet i Post-Departementets Budget. Det vil maaske blive gennemført i næste Samling.

Indvandringen til De Forenede Stater. I Følge Beretning fra Gesandtskabet i Washington til Udenrigsministeriet har Indvandringen til De Forenede Stater fra de skandinaviske Lande i de sidste 5 Aar været saaledes:

Fra	1903	1904	1905	1906	1907
Danmark	7,158	8,525	8,970	7,741	7,243
Norge	24,461	23,808	25,064	21,730	22,133
Sverig	46,028	27,763	26,591	23,310	20,589
		Finansaaaret			
Finlændere til	1902-03	1903-04	1904-05	1905-06	1906-07
New York Havn	8,752	5,014	9,454	6,924	7,477

Forenede Dampskibsruter mellem Kanalen og Ny Zeeland.

Mellem tre af de største Passager-Dampskibslinier som besøger Trafiken mellem England og Ny Zeeland er i Følge *Shipp. Gaz.* fornylig truffet Overenskomst om at følge fastsatte Ruter baade paa Ud- og Hjemturen.

Disse Linier er Shaw, Savil and Albion Company, New Zealand Shipping Company og White Star Line, Liverpool, hvis Skibe gør Jordomsejlsrejser, idet de gaar ud via Kap det gode Haab og hjem rundt Kap Horn.

Ordningen er truffet væsentligst af Sikkerhedshensyn for derved at forøge Chancerne for Hjælp, hvis et eller andet af Linierne Skibe skulde blive havareret og drive hjælpeløst om, da det da snarere kan forventes, at det vil blive opdaget af et andet af de Skibe, som befører samme Rute.

For nogle Aar siden er det hændet, at en havareret Dampskib drev hjælpeløs omkring i over tre Maaneder paa det uhyre Stillehav, inden den blev fundet af en Fragtdampskib, som tog den paa Slæb til Fremantle.

Følgende Ruter er bleven fastsat mellem de nævnte tre Dampskibsselskaber.

Før udgaende:

Efter at have forladt Kanalen styres der 20 Sm. fri af Ouessant, derefter sættes Kursen 50 Sm. Vest for Kap Finisterre. Derfra til Øen Teneriffa, idet man passerer mellem denne og Grand Canary. Videre passerer Kap Blanco, Kap Verde og Bijouga S. W. breakers i en Afstand af mindst 60 Sm., for helt at undgaa mulige Kyststrømme og Bankerne udfor Kysten. Ækvator passerer paa 10° V. Lgd., og der styres direkte til Green Point, Cape Town; hvis Cape Town ikke skal anløbes sættes Kursen 50 Sm. Vest for Kap det gode Haab og derfra direkte til 40° Ø. Lgd. og 43° 10' S. Brd., hvor alle Ruter samles.

Derfra krydses følgende Meridianer paa nedennævnte Bredder:

Længde	50° Øst	Bredde	44° 50' Syd
—	60° —	—	45° 25' —
—	70° —	—	45° 40' —
—	80° —	—	45° 55' —
—	90° —	—	46° 30' —
—	100° —	—	47° 0' —
—	110° —	—	46° 45' —
—	120° —	—	46° 20' —

fra hvilket Punkt Skibene styrer til deres sidste Bestemmelsessted, som det passer dem bedst.

Før hjemgaaende:

Naar Skibene forlader Ny Zeeland, samles Kurserne paa 165° V. Lgd. og 48° 30' S. Brd. De respektive Længder krydses paa følgende Bredder:

Længde	160° Vest	Bredde	49° 0' Syd
—	150° —	—	49° 30' —
—	140° —	—	50° 0' —
—	130° —	—	50° 50' —
—	120° —	—	51° 30' —
—	110° —	—	52° 10' —
—	100° —	—	52° 45' —
—	90° —	—	54° 0' —
—	80° —	—	55° 0' —

Derfra til Kap Horn, hvor Diego Ramirez holdes i en Afstand af ikke under 20 Sm. imod Nord; om Dagen, og hvis Vejret er klart, gaar Vejen mellem Diego Ramirez og Kap Horn.

Herfra styres Øst om Staten Island og Øst eller Vest om Falklands Øerne, ikke nærmere end 20 Sm.

Saafernt det ikke er nødvendigt at anløbe Montevideo eller Rio Janeiro, maa Skibene ikke komme den brasilianske Kyst nærmere end 20 Sm. Ruten gaar nu ikke mindre end 30 Sm. Øst om de Kap Verdiske Øer og efter at have anløbet Teneriffa, Las Palmas eller Madeira, eftersom det kræves, styres atter et godt Stykke udenom Ouessant.

Disse Ruter er Resultatet af mange Aars Erfaring og er fastsat saaledes, at Skibene vil undgaa en stor Del af den Is, som mere sydlig gaaende Skibe jævnlig møder.

Det havde været let at lade Ruterne nærmere sig mere til Storcirkelsejls; men det havde bragt Skibene mere Syd paa, end der kan forenes med Sikkerhed navnlig under Hensyn til Passagertrafikken.

For ikke længe siden ankom en Dampner til London fra Ny Zeeland, der var gaaet ned til 59° S. Brd., længe før den var nær Kap Horn; men den mødte derfor ogsaa daglig Isbjergene paa den Del af Rejsen.

Nu da de tre ledende Dampskibsselskaber er kommet overens om disse faste Ruter, maa det haabes, at andre Selskaber, som er beskæftiget i samme Fart, ogsaa, saa vidt muligt, vil lade deres Skibe følge disse.

I samme Blad fremsætter en Indsender forøvrigt den Anskuelse, at fastsatte Dampskibsruter, i Stedet for som ventet at forøge Chancen for at blive fundet i Tilfælde af Havari, absolut vil have den modsatte Virkning, idet han gør gældende, at der paa hver Side af en saadan Rule ligger Tusinder af Mil Hav, hvor man følgelig ikke kan vente at faa et Skib i Sigte, og at det Skib, der mister sin Skrue eller faar andet alvorligt Havari, hurtigt vil drive maaske et Hundrede Sm. eller mere ud af den fastsatte Kurs og derfor have en endnu mindre Chance for Hjælp, end naar Skibene spredes paa mange Ruter.

Ogsaa »Shipp. Gaz.« kommer ind paa denne Tanke, men mener, at den traadløse Telegrafering vil formindske denne Fare, og gør opmærksom paa den Fordel det er, selv om man er drevet ud af sin Kurs, dog at

vide hvor Hjælpen kan ventes, og kalder det et rent Lykkestræk, hvis man, uden at have disse faste Ruter, møder et Skib i det uhyre Sydhav, naar man mest trænger til det. De tre Dampskibsselskaber har nøje taget alle Forhold i Betragtning og tillige lagt den udadgaaende Rute via Kap saa nær som muligt op til Ruter, som følges af Skibe bestemt til de østlige Stater i Australien og til Tasmanien.

Skarpskydning over Lille Bælt.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tillad mig gennem *Dansk Søfartstidende* at fremkomme med en Klage, som, skønt mange Gange fremført i Fredericia lokale Blade, dog altid er blevet ignoreret.

Som bekendt ligger der ved Fredericia Nordstrand ud mod Lille Bælt et Terræn, som hedder Fælleden, der benyttes til Skydeøvelser for Rekrutter. Naar der derude afholdes Skarpskydning med Rifler, hejses der ud mod Bæltet nogle sorte Kugler paa lave Stænger som Advarsel for Skibene mod at nærme sig Kysten, men da fremmede Skibe og for saa vidt ogsaa danske Skibe selvfølgelig ikke kender disse Kuglesignaler, og som Regel ikke kan se dem, sejler de rolig forbi, skønt de er udsat for den største Fare. Da jeg for nogle Dage siden blev standset paa Landevejen af en Vagtpost, medens en Deling Rekrutter under hurtigt Fremrykning affyrede Salver mod faste og bevægelige Skiver, der var opstillet ud mod Bæltet i en Højde af af c. 200 Fod lodret over Havfladen, noterede jeg, at af 100 skarpe Skud var højst 5 pCt. Træffere, medens Resten eller i hvert Fald en stor Del deraf gik højt over Bakkerne og langt til Søs. Samtidig passerede en Dampner c. 1/3 Mil fra Skydepladsen og to Sejlere c. 1/4 Mil ude. Disse Fartøjer var øjensynlig i stor Fare for at blive truffet. Fiskerne, der skal ligge ude med deres Redskaber, klager da ogsaa daglig over Skydningen; selv har jeg adskillige Gange, naar jeg med mit Lystfartøj har sejlet gennem Bæltet mellem Skandseodden og Trællenæs Kost, ogsaa ret i Farvandet, hørt Kuglerne fløjende passere Fartøjet.

I det Haab at disse Linier maa komme rette Vedkommende for Øje, og Forholdet blive undersøgt, førend der sker Ulykker, er jeg, Hr. Redaktør, Deres forbundne

P. Poulsen,
Kaptajn og Skibsreder.

Fragtmarkedet.

Befragtningernes Antal i den forløbne Uge har ikke været stort, og Begæret indskrænkede sig næsten overalt kun til prompt Tonnage. Der har iøvrigt ikke fundet væsentlige Forandringer Sted i nogen Retning undtagen fra La Plata. Imod Forventning bedrede dette Marked sig nogenlunde hurtigt, idet der, efter at der straks efter Ringens Sprængning accepteredes helt ned til 8/ à 8/6 fra San Lorenzo Grænsen, nu er betalt 10/ à 10/6; ja for »handy« Tonnage op til 11/, altsaa omtrent de samme Rater, som betales inden Ringens Dannelse. Bliver der nu blot noget mere Liv i Korneksperten fra La Plata, vil Raten maaske af sig selv komme op paa

det Niveau, som Rederne satte sig, nemlig 12/ for c. 4,000 Tons Baade. Kulfragterne nedefter fra Cardiff holder sig endnu paa c. 13/. Østen og Sortehavet viser saa at sige ingen Forandring siden sidst. Der er maaske nok en Smule mere Korn fra Sortehavet, men da der udbydes rigeligt Tonnage, er Raterne ikke kommen op. Sulina har fragtet nogle prompte Baade til 6/L. H. A. R., 6/6 Hamburg. Fragter fra Nordamerika er stadig ret knappe; kun Savannah tog ret livligt Dampere op og betalte 26/3 for September/Oktober, 27/6 for Oktober/November. Ogsaa Plankefragterne fra Kanada er bedre, og 32/6 betalt fra St. John, 37/ fra Miramichi til Englands Vestkyst. Østersømarkedet er uforandret flovt med et for Aarstiden usædvanligt ringe Antal Laster, og Kulfragterne indefter til Østersøen er ogsaa uforandret lave. Til Middelhavet viser Kulfragterne heller ingen nævneværdige Forandringer.

Fra Sø og Land.

En »Fotografon«. I Følge »Aftonbladet« har en svensk Ingeniør, Sven Berglund, konstrueret et Apparat, som han kalder »Fotografonen«, og ved hvilket Problemet, rent og naturligt og uden Bilyd at gengive den menneskelige Stemme og de musikalske Toner, er løst. I det ny Apparat er det Lyset og den fotografiske Plade, der benyttes i Stedet for Stift og Voksvalse, som ved Fonografer og Gramofoner. Med det ny Apparat kan Lyden forstærkes næsten ubegrænset. Som Eksempel paa det ny Apparats Anvendelighed nævner Bladet, at det kan benyttes i Stedet for Orkestre, at man fra et Fyrtaaru ved Hjælp af Apparatet klart og tydeligt kan lade Fyrets Navn raabe flere Mil ud over Havet. Endvidere kan det ny Apparat kombineres med Kinematografen paa en saadan Maade, at saavel Billede som Musik samtidig kan fotografere og gengives.

Svendborg Navigationsskole. Ved 2den Eksamen i Aaret 1908 var til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 7 Elever, hvoraf 5 bestod.

Til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) var indstillet: i Navigation 8, i Søret og Handelsvidenskab 8, i Geografi og Vejrlære 8 samt i Engelsk 4, hvilke alle bestod.

Endvidere var til Fiskeskipperprøven indstillet 2 og til Sætte-skipperprøven 1, hvilke ligeledes bestod.

Paa en nylig afholdt Fiskeriudstilling i Trondhjem har Ingeniør O. B. Kvande, Trondhjem, udstillet et indstilleligt Spejlarrangement til Anbringelse i Bestiklukafet om Bord i Dampskibe. Paa Forkant af Bestiklukafet anbringes en stor Rude af Vindusglas og indenfor denne i Lukafet to Reflektionsspejle saaledes, at man ved et Blik i det forreste ser bele Farvandet reflekteret i det agterste. Da som bekendt en Kaptajn ofte har Skriverier at udføre etc., og dog har Ansvar for Navigeringen, er det til stor Lettelse for ham, at han til enhver Tid kan have Udsigt over Farvandet forude, have sin Rorgænger i Kikkerten etc. uden at være uddt til at gaa ud paa Dækket eller i al Fald rejse sig for at se ud af en Ventil eller lignende. Denne Lettelse kan Kaptajnen imidlertid opnaa ved Hjælp af Hr. Kvandes Reflektionsspejl, idet dette nemlig er indstilleligt, saa Kaptajnen, selv om han sidder, eller maaske efter anstrængende Tjeuete har lagt sig paa Sofaen, kun ved et Blik i Spejlet kan have tilstrækkelig Udsigt over Farvandet.

Hele Arrangementet skal, efter hvad der meddeles i »Kysten«, koste en Bagatel og være let at anbringe.

En Mand over Bord. Paa Det forenede Dampskibsselskabs Bugserdamper »Thunø« er Dæksmand Chr. Simonsen Natten til d. 30. August druknet. Hvorledes Ulykken er sket, er ikke fuldt oplyst; men det formodes, at Simonsen i Mørket er gaaet over Bord. Hans Lig fandtes i Nærheden af Skibet. (»Ritz. Bur.«)

I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Generalkonsul i Buenos Aires maa det for Tiden bestemt fraaades unge Danske at udvandre til Argentina, naar de ikke i Forvejen har søgt Oplysninger fra paalidelige Venner eller andre Kilder, f. Eks. Generalkonsulatet, der er rede til efter bedste Evne at give Raad.

I Følge en engelsk Konsulatsberetning er der stor Efterspørgsel efter Motorbaade i Finland, og det ventes, at Efterspørgslen vil stige.

Motorbaadene har vist sig meget nyttige til Færdsel mellem de mange Øer langs den finske Kyst. Der er flest amerikanske Baade. (Board of Trade Journ.)

Dansk Sømand forsvunden i Udlandet. Den 9de December f. A. blev det norske Barkskip »Germanic« af Moss forladt af sin Besætning i synkefærdig Tilstand. Besætningen delte sig i to Baade, og om den ene af disse har man siden intet hørt. I denne befandt sig en dansk Sømand, Matros Søren Peter Andersen, født den 9de Juni 1879 i Viskinde Sogn, paamønstret Skibet den 27de Marts 1907 i Kjøbenhavn.

Da Udenrigsministeriet er i Besiddelse af et den Forsvundne tilhørende Hyrebølb, bedes Oplysninger om hans Slægt og Hjemsted indsendt skriftlig til dette Ministerium.

Havarier og Forlis.

Hermann, Dpsk. af Kjøbenhavn, grundstødt ved Refsnæs, er nu kommet flot og iud til Nyborg, hvor Skibet bliver undersøgt af Dykker, for Rejsen kan fortsættes til Göteborg.

Schlee, Dpsk. af Hamburg, er d. 31. f. M. paa Rejsen fra Aalborg til Esbjerg med en Ladning Cement strandet udfor Sønderho. Besætningen har forladt Skibet, hvis Stilling er meget betænkelig.

Alma Elisabeth, Galease, er d. 1. ds. paa Rejsen fra Halmstad til K. W. Kanalens kommet paa Grund paa Vinstholm Hage. Skibet har Assistance.

Tolv, Dpsk. af Kristiania, er d. 2. ds. paa Rejse fra Skotland til Norrkøping med Kul kommet paa Grund paa Saltholmen. Skibet har Assistance.

Efter senere Meddelelse er Skibet bragt flot, efter at en Del af Lasten var losset i Lægtene; Skibet, der er paa Rejse fra Burntisland, maa undersøges af Dykker, for Rejsen kan fortsættes.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fornylig er en ny Turbinedamper, bestemt til Great Eastern Railways Rute Hoek van Holland—Harwich, bleven sat i Vandet fra Brown & Co.s Værft i Clydebank i Skotland.

Damperen, der er bleven døbt »Munich«, vil gaa en Hastighed af 20 Knob, har en Længde af 343 Fod, en Bredde af 43 Fod og har i sine Kabytter Plads til over 300 første Klasses Passagerer. »Munich«, der er forsynet med de nyeste Installationer paa Skibsbygningens Omraade, saaledes bl. a. med Apparater til traadlos Telegrafering, vil endnu inden Aarets Udgang kunne træde i Fart i Ruten. (»Berl. Tid.«)

Den 25. Aug. sattes en ny Frægtdamper, bygget for Regning Dampskibsselskabet Transatlantica, Hamburg, i Vandet fra Flensborg Skibsværft. Skibet fik Navnet »Helene Menz«.

Dampskibet »Thor I« er i Flg. »Ritz. Bur.« af Dampskibsselskabet Thor, Svendborg, solgt til et græsk Selskab. Skibet skal gaa i Kystfart mellem forskellige græske Havne.

Karl Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.

Havnegade 47, København.

Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

Skibsetretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 3./9.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Windau 1./9. — Alexandra, Nielsen, pass. Algier 1./9. for Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Barcelona 29./8. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Forth 2./9. til Horsens. — A. N. Hansen, Paaske, p. Brunsbüttel 2./9. f. Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonica 2./9. til Konstantinopel. — Arkansas, Petersen, dokker i Boston. — Arno, Strubberg, ank. hertil 31./8. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel, 1./9. for Rouen. — Baron Stjernblad, Therkiidsen, ank. Antwerpen 28./8. — Beira, Lunge, afg. Palermo 2./9. til Algeciras. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 1./9. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Petersborg 26./8. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 31./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Piteå 30./8. til Marseille. — Douro, Mortensen, ank. Antwerpen 28./8. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 28./8. — Frederik, Thomsen, ank. London 31./8. — Garoue, Kromann, ank. Petersborg 24./8. —

Georgios I, Sorensen, ank. Libau 29./8. — Hellig Olav, Egense, afg. Kristianssand 29./8. til New York. — Høngest, Munch, ank. Riga 3./9. — Hjelm, Sorensen, afg. Danzig 2./9. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Sevilla 2./9. til Lissabon. — Jolantha, Simonsen, ank. Reval 3./9. — Kasan, Hansen, ank. Libau 26./8. — Kentucky, Andesen, afg. Kristiania 1./9. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Dartmouth 31./8. for Bordeaux. — Kursk, Gommesen, afg. Antwerpen 1./9. til Petersborg. — Leopold II, Rasmussen, pass. Hirtshals 3./9. hertil. — Loire, Craignou, ank. Havre 2./9. — Louise, Kruse, afg. herfra 3./9. til London. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 1./9. til Havre. — Morse, Oest-Jacobsen, ank. Libau 30./8. — Moskoy, Meldahl, ank. Blyth 31./8. — Nicolai II, Kaas, ank. Riga 26./8. — Nordjylland, Kragh, afg. Petersborg 1./9. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 31./8. — Omsk, Harder, dokker her. — Oscar II, Hempel, afg. New York 3./9. til Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./9. — Pregel, Iversen, ank. Riga 31./8. — Saga, Wiborg, afg. Dunkerque 2./9. hertil. — Saxa, Larsen, afg. Königsberg 1./9. til Antwerpen. — Seine, Daupt, ank. Petersborg 31./8. — Texas, Lissner, afg. Newport News 25./8. til Glasgow. — Tiber, Beck, pass. Dartmouth 30./8. for Livorno. — Tyr, Thuning, ank. Windau 3./9. — United States, Wulff, ank. hertil 1./9. — Valdemar, Johnsen, ank. Königsberg 27./8. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenuu 2./9. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. C. Tormentine 24./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Kronstadt 24./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Llanely 26./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 17./8. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Savannah 27./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Oran 28./8. til Burntisland. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Blyth 31./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 31./8. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Petersborg 25./8. — Johan Siom, Knudsen, ank. Petersborg 26./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 30./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Burntisland 29./8. — London, Bom, ank. Riga 28./8. — Paris, Tholander, ank. Boues 1./9. — Bryssel, Kaas, afg. Rotterdam 31./8. til Burntisland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 20./8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Riga 28./8. — Roma, v. Thun, ank. Svendborg 31./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Yxpila 28./8. — Russia, Poulsen, afg. Riga 26./8. — Carl Hecksher, Starek, ank. Newcastle 31./8. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./8. — Normannia, Erichsen, ank. Petersborg 20./8. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 31./8. — Canadia, Jespersen, afg. Portland Maine 31./8. — Livonia, Skov, afg. Methil 18./8.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 9./8. — Patria, Dam-Larsen, ank. Kronstadt 26./8. — Gratia, Sørensen, ank. Rotterdam 28./8. — Astoria, Nielsen, afg. Filadelfia 18./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 27./8. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 27./8. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Rotterdam 2./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 1./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Koivusaari 30./8. — Granaria, Jørgensen, afg. Antwerpen 30./8. — Carbonia, Mathiesen, afg. Sunderland 28./8. — Estonia, Winckler, afg. Petersborg 28./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Helsingør 31./8. — Selandia, Troensgaard, ank. Middelfart 28./8. — Secalia, Jensen, afg. Trapani 27./8. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 2./9. — Boscia, Skovgaard, ank. Marseille 29./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Det asiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, ank. Middlebro 1./9. — Tranquebar, van Deurs, afg. Perim 22./8. til Singapore. — Anamba, Rambusch, afg. Suez 8./8. til Soesoc. — Cathay, Thomsen, ank. Kobe 1./9. — Bintang, Gabe, afg. Colombo 22./8. til Suez. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 30./8. til Marseille. — Samui, de Fine Licht, afg. Port Said 1./9. til Algiers. — Cambodia, Knudsen, afg. Kjøbenhavn 1./9. til Kiel. — Indien, Berg, ank. Sundsvall 26./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Rotterdam 31./8. til Kjøbenhavn. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 28./8. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. Barbados 31./8. til Dominica.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Hartlepool 30./8. — Energi, Svane, ank. Kjøge 31./8.

Term. Sara, Jensen, ank. Seaham 30./8. — Helene, Sorensen, ank. Neufahrwasser 1./9. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Königsberg 31./8. — Agnete, Petersen, ank. Amsterdam 2./9. — Herminia, Hansen, ank. Riga 31./8. — Alice, Schultz, ank. Pernau 31./8.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 22./8. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Wallsend 22./8. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Riga 29./8. — Ura-

nia, Clausen, ank. Ymuiden 30./8. — Svend, Schmidt, afg. Aalborg 1./9. — Nordland, Petersen, ank. Howdon Dock 1./9. — Kronprins Frederik, Andesen, ank. Neufahrwasser 24./8. — England, Andersen, ank. Grauton 2./9. — Holland, Poulsen, ank. Methil 31./8. — Rusland, Madsen, afg. Masnedund 29./8. — Annette Furness, Larsen, ank. Leerort 29./8. — Dronning Olga, Petersen, ank. Archangel 20./8. — Europa, Hansen, ank. Blyth 28./8. — Tyskland, Dunstrup, afg. Grangemouth 28./8. — Frankrig, Friis, afg. Swinemünde 1./9. — Belgien, Nielsen, afg. Archangel 30./8.

Frø. Austa, Bagger, afg. Riga 28./8. til Kjøbenhavn. — Vera, Thing, afg. Leith 29./8. til Memel. — Frøja, Nielsen, ank. Stralsund 31./8. — Hertha, Rasmussen, ank. Riga 31./8.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Grangemouth 2./9. til Kiel. — Henrik Bjelke, Hansen, passeret Kjøbenhavn 31./8. p. R. t. Kotka. — Ovo Gjedde, Jans, ank. Ghent 29./8.

Dansk-føroisk Havfiskeriselskab. Atlanta, Andesen, afg. Thorshavn 2./9.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Stottin 1./9. til Oxelösund. — Edison, Sorensen, ank. Lübeck 31./8. — Fulton, Jørgensen, afg. Vostitza 2./9. til London. — Newton, Andersen, afg. Kartagena 2./9. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, ank. Riga 30./8.

Ocan. Norman, Rosbæk, ank. Kronstadt 27./8. — Allan, Nilsen, ank. Aarhus 2./9.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Lappvik 28./8. til Amsterdam. — Rinfaxe, Faber, lossen i Loith, videre til Kbhvn. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Trångsund 1./9. til Aarhus.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Wiborg 31./8. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Helsingfors 30./8. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 2./9. — Elna, Rathje, afg. Stockholm 2./9. — Therese, Pedersen, ank. Dieppe 31./8. — Simone, Møller, ank. Nordmaling 2./9. — Jeanno, Løffler, ank. Kotka 30./8. — Vera, Rise, ank. Neder Kalix 31./8. — Daisy, Lagesen, ank. Hernösand 28./8.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. Petersborg 31./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Narva 1./9. — Brattingsborg, Suenson, ank. Savona 23./8. — Flynderborg, Larsen, afg. Helsingborg 31./8. til Kronstadt. — Fredensborg, Winther, afg. Petersborg 20./8. til Barry. — Frederiksborg, Larsen, afg. Huelva 27./8. til Königsberg. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Huelva 29./8. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Riga 31./8. — Skanderborg, Jensen, ank. Petersborg 30./8. — Stogelborg, Lund, ank. Uleåborg 14./8. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Elsfleth 27./8. — Søborg, Hansen, ank. Petersborg 26./8. — Uranionborg, Schmidt, ank. Blyth 30./8.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Pomeran 21./8. til Stettin. — Klampenborg, Palm, ank. Rouen 30./8. — Marselisborg, Rohde, ank. Newport 26./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Petersborg 25./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. Grimsby 31./8. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 22./8. — Ulfborg, Møllerup, ank. Liverpool 27./8. — Vordingborg, Petersen, afg. Dunkerque 2./9. til Grangemouth.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kotka 22./8. — Dansborg, Kühl, afg. West Hartlepool 31./8. til Livorno. — Jægersborg, Larsen, afg. Jacobstad 27./8. til Tyne. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kronstadt 2./9. til Rotterdam. — Taaruborg, Matzen, afg. Kjøbenhavn 2./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Windan 27./8. til Ostende.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Kjøbenhavn 1./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Cardiff 27./8. til Huelva.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Kronstadt 30./8. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Kiel 2./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Petersborg 1./9. til Dunkerque.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ligger i Methil. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Hull 2./9. — Peter Willemoes, Albertsen, ligger i Neufahrwasser. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Burntisland. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Wiborg. — Chr. Christensen, ligger i Neufahrwasser. — N. F. Høffding, van Deurs, ligger i Neufahrwasser. — Ajax, Brorsen, ligger i Aalborg. — N. G. Peterson, Bloch, ligger i Rotterdam.

Sejlskibe.

Esbjerg. Elna, Pedersen, ank. Aalborg 30./8. — Ella, Svendsen, afg. Esbjerg 30./8.

(Fortsættes Side 465.)

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), Alstande 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.

2025. Skydeveelser. Kalleboer. Sundet. Fredag den 4de og Lørdag den 5te September 1908, fra Kl. 9½ Fm. til Kl. 7 Em., foretages Skydeveelser paa Amager. Skydepladsen begrænses med Ø. af Amager V.-Kyst, mod V. af en Linie Slusen—Mursantskøsten og mod S. af Breddeparallellen gennem Amager S.-Spids. Under Skydninger er der højt Balloner paa de 3 Signalmaster paa Amager V.-Kyst.

2026. Fyrs Plads. Asnæs. Sjælland V.-Kyst. Store-Bælt. Fiskerfyrret paa Asnæs ligger paa 55° 40' 19" N. Br. 10° 56' 19" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1745. Kjøbenhavn 1908).

2027. Fyr tændt. Dalatangi. Island Ø.-Kyst. Den 1ste September 1908 tændes Dalatangi ny Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, Lyn c. ¼ Sek., Mørke c. 4/10 Sek. Flammens Højde: 19 m. Lysevuen: 19 Sm. Linseapparat af 5te Orden. Firkantet, 10 m højt, hvidt Taarn med rødt Bælte, der staa 70 m SØ. for det gamle Fyr, som er slukket. Fyret lyser fra c. NV. gennem N., Ø. og S. til c. S. 20° V., dog vil det V. for S. 14° Ø. gaa i Skjul af Horn N. for Gerpir. (Kort Nr. 55, 88, 191, 192, 194 og 214. Isl. Løds, Side 111. Fyr-Fort. Nr. 545). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1521. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2028. Forestaaende Tænding af Fyr. Lägerholm. Håndbøken. Sverig. I Efteraaret 1908 skal Lägerholm ny Blinkfyr tændes. Det skal vise Et-Blink hver 4 Sek. (Kort Nr. 160 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1668. Kjøbenhavn 1908).

2029. Fyrtaarn opføres. Timan. Solvesborg. Paa Skæret Timan ud for Solvesborg skal opføres et Fyrtaarn, hvorfor Stagen paa Skæret vil blive borttaget i September 1908. 56° 1' N. Br. 14° 34' 28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

2030. Semineevælsler. Karlskrona. I September 1908 afholdes Semineevælsler ved Karlskrona S-lige og Ø-lige Ludlob. Under Øvelserne ved det S-lige Indløb holdes et Løb akkurat, enten Ø. eller V. for Indsejlingsmærket »den hvide Gavf« paa det Ø-lige Krudthus paa Møllholmen nøjagtig midt mellem Kungshull Magasin og Godnatt. Naar man skal holde sig Ø. for dette Mærke og altsaa nærme sig den røde Tønde mellem Kungshullsført og Drottingskar Kastel. Hejse en Ballon i Top paa Drottingskar Fløgstaug. Skal man holde sig V. for nævnte

Den røde Lystønde Hant de Quarante, der viste hvidt Lys, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 49° 28' 12" N. Br. 0° 5' 33" Ø. Lgd.

Ved Banc d'Amford er en rød Spidstønde med Kogle ndlagt 150 m N. for den sort og hvid vandret stribede Spidstønde Nr. 1 med Diamant, der er inddrægt. 49° 27' 28" N. Br. 0° 6' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 627. Kjøbenhavn 1908).

2054. Ståladser fjernes. Fyr flyttes. Dover Harbour. England. Det V-lige Hoved af South Breakwater er nu genopbygget og Stålladset bliver fjernet. Samtidig flyttes de midlertidige Fyr efterhaanden indad og bliver sluttelig ombygget med de tidligere: to grøne Fyr, lodret for hinanden, under et hvidt Fyr med Formærkelser, paa Bølgebryderens Hoved.

Foreløbig kan de midlertidige Fyr være vist c. 20 m inden for Resterne af Stålladset, eller Bølgebryderens Hoved. Da Ledelinien i West Channel endnu gaar kun 30 m klar af Stålladset, naar der holdes N.-Skel i Ledefyrene. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 631. Kjøbenhavn 1908).

2055. Tøndes Farve. Drake Channel. Plymouth Sound. N. W. Drakes Island Tønde, der ligger 451 m N. 59° V. for Drakes Island Fløgstaug, er nu hvid og rød lodret stribet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1889. Kjøbenhavn 1908).

2056. Lystønde ndlagt. North Channel. Lamlash Harbour. Arran. Skotland V.-Kyst. Den sorte Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek., ud for S.-Enden af Hamilton Rock Spit, er nu ndlagt. 55° 32' N. Br. 5° 5' V. Lgd. Man skal gaa S. om Lystønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1703. Kjøbenhavn 1908).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2057. Drivende Vrag. Atlanterhavet. 42° 40' N. Br. 35° 20' V. Lgd. Vraget af afmastet Skonnert »Mary A. Duiff«, rapporteret i Juli 1908.

2058. Drivende Lystønde. Biscaya Bugt. Den 18de August 1908. En kugleformet Lystønde, rimeligvis med vedhængende Kæde, paa 47° 40' N. Br. 6° 6' V. Lgd.

2059. Grunde fundet. Honat S. Tønde flyttet. Pot de Fer. Quiberon.

Frankrig. Følgende Grunde er fundet S. for Øen Honat:

En 2 m Klippe paa 47° 22' 47" N. Br. 2° 58' 33" V. Lgd.

En 2, m Klippe paa 47° 23' 7" N. Br. 2° 59' 8" V. Lgd.

En 2, m Klippe paa 47° 23' 31" N. Br. 2° 59' 28" V. Lgd.

Den røde og sorte Tønde »Pot de Fer« er flyttet 1/3 Kbl S. hen.

Klippen »Pot de Fer« falder 1, m tør.

2060. Fyr forandret. Santa Martha. Lissabon. Portugal. Den 1ste September 1908 forandres Santa Martha Fyr ved Løbet over den N-lige Barre ved Lissabon til at vise grønt, fast Lys. Fyret lyser fra S. 81° V. gennem S. og Ø. til N. 36° Ø. Lysevuen: 8 Sm. Linseapparat af 5te Orden. I øvrigt uforandret. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

2061. Fyr tændt. Little Bay Island. Notre Dame Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. Et hvidt Fyr, der viser En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 2, s Sek., Mørke 2, s Sek., er tændt paa Bagbords Side for Indgaaende i den S-lige Havn paa Ø-lige Kysten af Little Bay Island. Flammens Højde: 23, m. Synsvidden: 10 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Hvid og sort lodret stribet, 5, m højt Fyrtaarn ved hvid Bolig. 49° 38' 20" N. Br. 55° 46' 0" V. Lgd.

2062. Fyr tændt. Bellens Point. Fortune Harbour. Notre Dame Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Bellens Point, ved V-Siden af Indløbet til Fortune Harbour. Flammens Højde: 34, m. Synsvidden: 11 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Hvid, 5, m højt Taarn ved hvidt Hus. 49° 32' N. Br. 55° 13' V. Lgd.

2063. Fyr tændt. Leading Ticksles. Notre Dame Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. Et hvidt Fyr, der viser En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke

Indsejlingsmærke, altsaa nærmere til den sorte Tønde, er Ballonen højst halvt op. Om Nøtten kan man staa ind i Godnatt Fyrs Indsejlingsvinkel. Fartøjer, der fører hvidt og blaat Flag, ligger ude og stauder eventuelt Skibe ved Aflyring af et Geværskud og Svingning med Flaget. Anvisninger skal ubetinget følges.

2031. Aftærkning. Memel. Tyskland. Paa begge Sider af Farvandet mellem Ballasplassen og Fyrtaarnet er udsat Fiskerodstaber. Det 200 m brede Løb mellem disse er paa Sjørhøds Side afmærket med 3 røde og paa Bøghøds Side med 3 sorte Stænger med hvide Flag.

2032. Fyr forandret. Nidda. Kurische Nehrung. Ø-Preussen. Den 25de August 1908 forandres Nidda Blinkfyrt til at vise Et-Blink af 3 Sek. Varyghed hver 10 Sek. 55° 18' 24" N. Br. 21° 0' 3" Ø. Lgd. (Kort Nr. 2065).

2033. Aftærkning a maalt Mifl. Neukrug. Danzig Bøgt. Til midlertidig Brug er en 6 Sm lang Strækning bestaar af 4 røde Baakønder, 4 a, 5, 6 og 6 a, regnet fra V. mod Ø. Tøndelinien er parallel med og ligger 1 3/4 Sm Afstand fra det afmærkede Løb med 60 m Dybde og strækker sig 2 Kl længere til Søs end dettes Baakønder Nr. 5 og 6, der nu er flyttet til det ny Løb, hvor de skal forblive, medens Tønderne 4 a og 6 a om nogen Tid vil blive inddraget igen.

2034. Fyr midlertidig slukket. Papenhake. Papenwasser. Pommern. I den første Del af September 1908 slukkes Papenhake (Langer Heinrich) Fyr i c. 10 Dage. 53° 39' 18" N. Br. 14° 33' 4" Ø. Lgd.

2035. Vrag. Wustow V. Vraget af Fartøjet »Hermine« ligger sunket V. for Wustow paa 54° 20' N. Br. 12° 17' 30" Ø. Lgd. Et rødt Flag er bekræftet til Folkemængden, der rører 2 m over Vandet.

2036. Dybde. Heiligenhafen. Slesvig. I Løbet til Heiligenhafen er Dybden nu 3 m.

2037. Oplysning om Fyr. Kiel. Følgende Fyr brænder ved Færgelejerne ved Kiel og Gaarden:

Ved hvert af de 2 Lejer ved den Ø-lige Bro ved Gaarden 2 røde Fyr, og ved hvert af de to Lejer ved den V-lige Bro ved Kiel 2 grønne Fyr. Disse Fyr er skærmet mod N. og S. Paa begge Sider er Due d'Albena ud for Færgebroerne forsynet med hvide Lanterne, den midterste paa begge Sider med 2 hvide Lanterne.

2038. Aftærkning. Gjenner-Fjord. Lille-Bælt. Den 7de September 1908 udlægges følgende Tønder ud for Gjenner Fjord:

En hvid Spiritønde med Ø-lige Topbetegnelse, mærket »Süderhallighöft 0«, i 10 m Vand ved Grunden ud for Süderhallighöft. 55° 7' 57" N. Br. 9° 32' 6" Ø. Lgd.

En hvid Spiritønde med S-lige Topbetegnelse, mærket »Barsø Grund Sv«, i 13 m Vand ved Barsø Grund. 55° 6' 35" N. Br. 9° 55' 55" Ø. Lgd.

En hvid Baakønde med Ø-lige Topbetegnelse, mærket »Starbeck Grund 0«, i 12 m Vand ved Starbeck Grund. 55° 5' 4" N. Br. 9° 35' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 157 og 160).

II. Kattegat og Skagerrak.

2039. Seminarer. Drobaksund. Norge. Indtil den 10de September 1908 afholdes Seminarer i Drobaksund. I Sundet er udlagt 3 Tønder med hvid Topbetegnelse og om Natten hvid Lanterne. Man skal holde sig V. for Tønderne.

III. Nordsean, Northavet og Hvide Hav.

2040. Drivende Laddingsdele. Nordsean. Kasser, mærket »Carbonid«, er truffet drivende i Nordsean. Pladsen er ikke nærmere oplyst.

2041. Tøndes Plads. Twielerfleth. Elben. Tyskland. Stumplande a ved den øvre Ende af det S-lige Farvand ved Twielerfleth ligger paa 53° 36' 18"

N. Br. 9° 35' 4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1879. Kjøbenhavn 1908).

2042. Oplysning om Vrag. Elben. Vragfyrskebet ved Vraget af Damperen »Pyrgos« ligger nu oven for Vraget og viser, foruden de tidligere Signaler, en sort Ballon eller en hvid Lanterne for og agter saa lavt som muligt. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1895. Kjøbenhavn 1908).

2043. Tønder til Opmaalning. Helgøland Ø. Til Brug ved Opmaalning er udlagt 3 Tønder med Flag, c. 5 Sm Ø. for Helgøland.

2044. Aftærkning forandret. Jade. Da Grunden Ø. for Tønderne I og K i Ausselade har forandret sig, er Spidstønde Nr. 9 flyttet til 53° 45' 29" N. Br. 8° 5' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1128. Kjøbenhavn 1908).

2045. Oplysning om Landmærker. Zeegat van Texel. Holland. Det gamle Vandlaars ved Huisduinen, Ø. for Schoutenkaap, findes ikke mere. Signalmasten ved Stormsignal-Stationen ved Helder staar paa 52° 57' 51" N. Br. 4° 44' 41" Ø. Lgd. Molene, der i Kortene er aflagt paa 52° 57' 44" N. Br. 4° 45' 11" Ø. Lgd., findes ikke mere.

2046. Vrag. IJmuiden VNV. Nordsean. Den 31de Juli 1908. En Mast fast i et Vrag 22 Sm VNV. for IJmuiden Bagfyr. 52° 35' N. Br. 4° 2' Ø. Lgd.

2047. Tønde forsvundet. IJmuiden. Den N-ligste røde og hvid tegnede Spidstønde ved Løssoplødsen ud for IJmuiden Havn er forsvundet. 52° 29' 30" N. Br. 4° 29' 20" Ø. Lgd.

2048. Taagesignal midlertidig forandret. Hoek van Holland. Det ny Taagesignalsapparat paa Yderenden af Nordertooft, Hoek van Holland, er midlertidig sat ud af Virksomhed. Taagesignalet gives indtil videre med Horn fra Nordertooft Indreude med Et-Stød af 3 Sek. Varyghed hver 40 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 76. Kjøbenhavn 1908).

2049. Vrag. Dinteloord. Karolijnagaul. Volkerak. Et Vrag er sunket i Karolijnagaul, neden for Dinteloord. 51° 38' 58" N. Br. 4° 20' 30" Ø. Lgd. Et Vragfyrskebet, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt ved Vraget.

2050. Grund forandret. Girdler Bank. Alexandra Channel. Thomson. England. Girdler Bank er tilhægt med N. mellem Tønderne East Girdler Elbow og Girdler Elbow. En hvid og rød ternet Stumplande er udlagt ved Grundens N-Kant, 9 1/2 Kl N. 30 1/4 V. fra Girdler Bank og 13 1/2 Kl S. 45 1/2 V. fra Shingles Bank. 51° 30' 30" N. Br. 1° 10' 5" Ø. Lgd.

2051. Tøndes Plads. East Red Sand. Thomsen. East Red Sand sort og hvid lodret stribe Stumplande ligger 13 1/2 Kl N. 7° 0' V. fra Girdler Fyrskebet paa 51° 29' 42" N. Br. 1° 4' 3" Ø. Lgd.

2052. Forestaaende Udlægning af Lystønder. St. Margarets Hope. Firth of Forth. Skotland Ø-Kyst. I Slutningen af September 1908 udlægges følgende Lystønder i River Forth, V. for St. Margarets Hope: Dnn Craig røde, spise Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2 Sek., i 9 m Vand, c. 4 1/2 Kl S. 27° V. fra Dnn Craig. Hopetoun sorte, stumpe Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek., i 9 m Vand, c. 7 1/2 Kl N. 18° V. for Hopetoun House. Charlestown Bank kugleformede, sorte og hvid vandret stribe Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek., i 9 m Vand, c. 10 1/2 Kl S. 89° V. for Dnn Craig, der ligger paa 56° 1' N. Br. 3° 26' V. Lgd.

IV. Kanalen, V-Kyst af England og Skotland, Irland.

2053. Belysning forandret. Seine Munding. Frankrig. Følgende Lystønder er udlagt i Seine Munding:

En sort og hvid vandret stribet Lystønde, Ratalets, der viser hvidt Lys med Formørkelser, 500 m V. for Ratalets Spidstønde med Dinnant, der er inddraget. 49° 25' 15" N. Br. 0° 4' 40" Ø. Lgd.

En hvid og rød vandret stribet Lystønde, Rattier Est, der viser hvidt Lys med Formørkelser, 100 m ØSØ. for Rattier Est Spidstønde, der er inddraget. 49° 25' 35" N. Br. 0° 8' 29" Ø. Lgd.

3 Sek., er tændt paa S-Siden af Indløbet til Leading Tickles. Flammens Højde: 25,5 m. Synsviddens: 10 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Hvid og rød vandret stribet, 5,5 m højt Fyrthorn, tæt ø. for hvide Bygninger. 49° 30' 30" N. Br. 55° 24' 0" V. Lgd.

2064. Grunde fundet. Hawke Bay. Newfoundland V.-Kyst. Følgende Grunde er fundet i Hawke Bay: En 2,5 m Klippe paa Cook Bank, 1 1/2 Sm N. 64° V. fra Cible Point V.-Ende og fra Robinson Island Ø.-Ende i N. 60° 00'. En 1,5 m Klippe paa Commander Shoal, 5,5 Kbl N. 69° V. fra Cible Point V.-Ende og fra Gull Isle i S. 86° V. Dybder under 9 m er fundet indtil 1,7 Kbl N. for denne Klippe. Commander Shoal er uren. En 5,5 m Klippe ø. for Commander Shoal, 4,5 Kbl N. 22° V. fra Cible Point V.-Ende og i N. 78° V. fra Gull Islet. Cible Point: 50° 36' 17" N. Br. 57° 12' 5" V. Lgd.

2065. Ledely forandret. Shippigan Gully, New Brunswick Ø.-Kyst. Ledelyrene paa Indian Point er stukket og Shippigan Gully Ledelyr er tændt ved det S-lige Indløb til Shippigan Gully. Forfyret, der viser hvidt, fast Lys, staar paa Yderenden af den V-lige Bølgebræder. Flammens Højde: 6,5 m. Synsviddens: 9 Sm i Ledelinien. Fyrpæl ved lille, hvidt Fyrhus, 47° 43' 21" N. Br. 64° 39' 15" Ø. Lgd. Bagfyret, der viser hvidt, fast Lys, staar 540 m N. 19° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 11 Sm i Ledelinien. Fyrpæl ved lille, hvidt Fyrhus. Fyrene holdt overet i N. 19° V. og S. 19° Ø. leder til Indløbet i Shippigan Gully mellem Bølgebræderne. Man skal gaa 1/2 Kbl fri af Forfyret.

2066. Klokketønde ombyttet med Fjølletønde. Bon Portage Island S. Nova Scotia SV.-Kyst. Klokketønden 1 1/2 Sm S. for Bon Portage Island Fyr er ombyttet med en Fjølletønde, der ligger 1 Sm S. 4 1/2° V. fra nævnte Fyr. 43° 26' 14" N. Br. 65° 44' 44" V. Lgd.

2067. Klokketønde udlagt. Nixonmate Shoal, Nova Scotia S.-Kyst. En rød Klokketønde, mærket »Nixonmate«, er udlagt i 14,6 m Vand 1/5 Sm S. 16° Ø. fra 2,5 m Pælen paa Nixonmate Shoal, ud for Hollins Head. 45° 2' 51" N. Br. 61° 44' 35" V. Lgd.

2068. Tønder udlagt. Port Latour, Nova Scotia S.-Kyst. En sort og hvid lodret stribet Klokketønde, mærket »Latour fairway«, er udlagt i 40 m Vand ud for Indløbet til Port Latour, 5,5 Sm S. 35° Ø. fra Page Island. 43° 26' 20" N. Br. 65° 24' 10" V. Lgd.

En sort Stumtønde, mærket »Stone horse«, er udlagt i 26 m Vand 1/5 Sm S. 52° Ø. fra Stone Horse ved South Ledge Ø.-Ende. 43° 26' 58" N. Br. 65° 25' 54" V. Lgd.

2069. Gnistelegraf-Stationer oprettet og nedlagt. Forenede Stater i Nord-Amerika. Følgende Gnistelegraf-Stationer, der arbejder med Marconi Apparater, er aabnet:

Sea Gate, New York Harbor, Kaldebogstaver M S E
Sagaponack, Long Island, Kaldebogstaver M S K
Siasconset, Nantucket Island, Kaldebogstaver M S C
South Wellfleet, Cape Cod, Kaldebogstaver M S W
Gnistelegraf-Stationerne paa Fyrskibet »Charleston« Nr. 34, og paa Dry Tortugas, Florida, er nedlagt.

2070. Lystønde udlagt. National Docks Channel, New York Upper Bay. En rød Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Lys med Formarkelser, Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er i 4,6 m Vand udlagt ud for National Docks, fra Governors Island Fyr i S. 68 1/2° V. og fra Statue of Liberty i S. 14 1/2° Ø. Spiritunden, der tidligere afmærkede Stedet, ligger tæt ved Lystønden og bliver liggende som Mærketønde.

2071. Vrag borttaget. Baltimore Harbor, Chesapeake Bay, Maryland. Vraget af Skonnerten »J. E. Watkins«, der laa sunket i Indløbet til Baltimore Harbor, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 1158. Kjøbenhavn 1908).

2072. Lystøndes Karakter forandret. Elizabeth River, Chesapeake Bay, Virginia. Elizabeth River Entrance Lystønde Nr. 2 A viser nu rødt Lys med

Karantænebestemmelser m. m.

2094. Sverig. — Hongkong samt Kanton, Swatow og Amoy i Kina, Azorerne og Valparaiso er erklæret for pestsmittet, det Banske Kosakdistrikt og Rostow i Rusland for kolerasmittet. San Francisco er erklæret fri for Pest, det Akmolinske Distrikt i Asien samt Guvernementet Tomsk fri for Kolera.

Norge. — Torceira og Fayal, Azorerne, er erklæret for pestsmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Beg.; R.: rettet, ny Udgave; † annuleret; T.: Tillæg.

Korts eller Begs Nr.

Tyskland:

R 51 Danziger Ducht nud Frisches Haff, Ostsee, deutsche Küste. 1 : 150,000. Pris: M. 3,10.

R 23 Frisches Haff. Östl. Teil. Ostsee, deutsche Küste. 1 : 750,000. Pris: M. 2,80.

R 71 Küste von Pommern, Westl. Teil. Ostsee, deutsche Küste. 1 : 150,000. Pris: M. 3,10.

R 69 Deutsche Bucht, Nordsee, deutsche Küste. 1 : 300,000. Pris: N.-Bl. M. 1,80, S.-Bl. M. 2,50.

R 75 Elbmündung v. Fenerschiff I bis Bruunsbüttelkoog; Nordsee, deutsche Küste. 1 : 50,000. Pris: W.-Bl. M. 2,10, O.-Bl. M. 2,30.

R 249 Die Elbe von Brunschausen bis Tinsdahl, Nordsee, deutsche Küste. 1 : 25,000. Pris: M. 2,10.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 61.

Fartøj sunket. Sandhammerens Fyr SV.

Et Skib er sunket Syd 53° Vest for Sandhammerens Fyr, 5 Sømils Afstand. 2 Mastetoppe synlige 1 Meter over Vandet. En Lystønde, der viser grønt Blink, er udlagt klods Syd for Vraget.

Marineministeriets Admiraalffets-Departement, den 3. September 1908.

Formærkelser, Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1721. Kjøbenhavn 1908).

2073. Bakers Farve forandret. Middle Ground Channel Range. Winyah Bay. South Carolina. Dagmærkerne paa Middle Ground Channel Range Fyrbaa-ker er nu hvide. I øvrigt uforandret. Forbåken: 33° 13' 11" N. Br. 79° 12' 1" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karalbske-Hav.

2074. Fyr tændt. Port Vito. Cuba N.-Kyst. Et hvidt Fyr, der skiftesvis viser Tre-Formærkelser og En-Formærkelser hver 20 Sek., er tændt paa Barlovente Point, ved Ø-Siden af Indløbet til Port Vito. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvi-vidden: 8 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Fyrmast tæt NØ. for rød Fyrpasserbolig. 21° 6' N. Br. 76° 59' V. Lgd.

2075. Fyr tændt. Kingston. Jamaica. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Two Sisters Bnake, paa Ø-Siden af Indløbet til Kingston Harbor, c. 800 m S. 120 Ø. fra Fort Augusta Fyr. Flammens Højde: 3 m. Rød Fyrbaako. 17° 57' 30" N. Br. 76° 50' 45" V. Lgd.

2076. Oplysninger. Swan Islands. Gulf of Honduras. Karalbske Hav. Paa S-Siden af V-Banden af den V-ligste af Swan Islands er oprettet en Gnist-telegraf-Station med Kaldelogsstavene G H. Den er aaben undtagen paa Sam- dage og delvis om Natten. Paa Ankerpladsen ved Stationen findes 3 Tønder c. 450 m fra Kysten, henholdsvis N. 72° Ø., N. 16° Ø. og S. 51° Ø. fra Flagstangen. Skibe med over 6 m Dybgangene bør ankre V. for Tønderne. En lille Klippe lig- ger c. 1 Sm. N. 62½° V. fra Øens V-Ende; den skal bortspreges. Ved Anker- pladens SØ-Ende findes en fritliggende Klippe. Man skal kunne gaa klos til den.

2077. Tønder findes ikke. Caracashai. Curacao. I Caracashai ligger kun en Fortøjende, fra Midten af Martello-Tårnet paa Fort Bleckenburg i S. 18° V. 170 m og fra venstre Kant af Vagthuset i S. 72° V.

VII. Sydamerikas Ø. og V.-Kyst.

2078. Atmærkning forandret. Bahía. Brasilia. I Bahía Havn er følgende Forandringer foretaget: Den røde Fortøjende, 2½ Kbl V., for Fort S. Marcello do Mar, er borttaget. Vragtønden 5½ Kbl N. 20° Ø. fra Fort S. Marcello do Mar er grøn. De fire Fortøjender, mærket henholdsvis »Frenche«, »English«, »Ameri- cane« og »Brazilian«, der laa N. for foranmeldte Vragtønde, er borttaget. N.-Kanten af San Antonio Bank er mærket med en hvid Spidsstønde, 67, Kbl S. 28° Ø. fra San Antonio Fyr. Den stribebe Tønde, tæt ved denne Plads, findes ikke.

Fort S. Marcello do Mar: 120 58' 8" S. Br. 38° 31' 10" V. Lgd. (Se »Ef- terretninger for Søfarende« Nr. 882. Kjøbenhavn 1908).

2079. Tønde ikke inddraget. Santos. Den røde Spidsstønde, 2½ Kbl N. 50° V. fra Limoes Point, er ikke inddraget. 23° 59' 7" S. Br. 46° 19' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1245. Kjøbenhavn 1908).

2080. Lystønde og Fortøjende udlagt. Montevideo Harbor. Uruguay. En Lystønde, der visor rødt, fast Lys, er udlagt c. 360 m N. 54° V. fra Montevideo Harbor Toldkontors Plagslang. En hvid og sort Fortøjende er udlagt fra Toldkon- torets Plagslang i N. 39° V. og fra Familia Kook løbste i S. 72° V.

2081. Fyr atter tændt. Curanmilla Point. Chile. Et hvidt Fyr, der viser Lys 8 Sek., Mørke 52 Sek., er tændt paa Curanmilla Point. Flammens Højde: 83 m. Synsvi-vidden: 24 Sm. Fyret vises fra en hvid Fyrpasserbolig med rødt Tag. Taagesiginet Fenopretos i Sluvsingen af 1908. Det midtertidige Fyr er slukket. 33° 6' 0" S. Br. 71° 44' 30" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2082. Fyr forandret. Cap Cépét. Toulon. Frankrig. Den 1ste September 1908 tændes Cap Cépét ny, hvide Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 15 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2,5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2,5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 7,5 Sek. Flammens Højde: 59,5 m. Lysvæn: 23 Sm. 43° 4' 5" N. Br. 5° 56' 44" Ø. Lgd. Samtidig slukkes det midtertidige, røde, faste Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1251. Kjøbenhavn 1908).

2083. Fyrs Karakter midlertidig forandret. Oneglia. Italien. Blinkfyrret paa Oneglia Ø.-Moles Yderende viser midlertidig hvidt, fast Lys.

2084. Fyrs Synsvide. Ischia. Det er rapporteret, at det grønne Lys fra Fyret paa Tønderen af Porto di Ischia Mole ikke kan ses ud over en Afstand af 4,5 Sm.

2085. Fyrtaarns Farve forandret. Capo Palmuro. Italien V.-Kyst. Capo Palmuro Fyrtaarn og Huset derved er nu hvidt. 40° 1' N. Br. 15° 16' Ø. Lgd.

2086. Grund fundet. Tsjer. Grossa. Adriatiske Hav. Østerrig-Ungarn. I Tsjer Havn er fundet en 6,5 m Grund 630 m N. 63° V. fra V.-Pynten af Klippen Gallola og fra Toppen af Moravia i N. Paa 9,5 m Grunden SØ. for denne Grund er fundet en mindste Dybde af 9,1 m. 43° 53', N. Br. 15° 10', Ø. Lgd.

2087. Grund fundet. Slatival. Impronata NØ.-Kyst. Adriatiske Hav. En 7,5 m Grund er fundet i Bugten Slatival, 16,5 Kbl N. 24° V. fra Toppen af Veli Vrli, paa Inconata, og fra Toppen af Zuto, paa Zuto, i S. 71° V. c. 2,5 Kbl V.-ligere ligger en Grund med 13 m Vand, fra Veli Vrli i N. 30° V. og fra Zuto i S. 74° V. Denne Grund er ved en smal Ryg med 13—16 m Vand for- bundet med 7,5 m Grunden, der ligger 1,5 Kbl NV.-ligere. 43° 51', N. Br. 15° 16', Ø. Lgd.

2088. Havarbejder fuldført. Pasman. Adriatiske Hav. Molebygningen ved Pasman er fuldført og de indskrænkede Bestemmelser for Besjillingen op- hævet. 43° 57', N. Br. 14° 23', Ø. Lgd.

2089. Ledefyr forandret. Arabat. Genitschek. Azovske Hav. Rusland. De røde Ledefyr paa Arabat Pynt er nu anbragt paa Banker med rød Trekant ved smaa Fyrhuse. Flammens Højde: 13,5 m og 9,1 m. Fyrene lysor over 10 Strøger paa hver Side af Fyrhinen S. 80½° V.—N. 80½° Ø.

2090. Forestaaende Forandring af Fyr. Has Engueta. Tunis. I September og Oktober 1908 skal den mørke Vinkel i Ras Engueta Fyr forandres til at vise rødt Lys fra S. 85° V. til Kysten mod S. Det røde Lys kan brænde til Forsøg. 37° 20' 35" N. Br. 9° 44' 17" Ø. Lgd.

2091. Atmærkning forandret. St. Pauls Bay. Avarsel. Marsa Scirocco. Malta. Tønderne, der laa i St. Pauls Bay, 2,5 Sm N. 1° V. fra Torri Kaura Baale og 6 Kbl S. 1° Ø. fra forstærkede Tønde, er inddraget. Tøndernes Belliggenhed ved Seminoveisespladsen i Marsa Scirocco er ikke paalidelig; de 4 yderste ud- lægges kun lejligedstvis. Tønderne henholdsvis 11,5 Kbl N. 52° Ø. og 13,5 Kbl N. 68° Ø. fra Riassoli Point er røde Spidsstønder med Balloon.

IX. Den N.lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2092. Atmærkning inddraget. Duamuni Passage. Mayotto Island. Comoro Islands. Almærkningen i Duamuni eller North-east Passage er inddraget, da Far- vandet ikke kan benyttes til dybtgående Skibe. 12° 38' S. Br. 45° 9' Ø. Lgd.

2093. Atmærkning inddraget. Port de Beira. Riviera Pungue. Afrika Ø.-Kyst. Den sorte Kupletønde C. 8,5 Sm S. 36° Ø. fra Pointe Chivove, og den sorte Spirtønde B. 1,5 Sm N. 68° Ø. fra den forstærkede Tønde, ved det gamle Indløb til Chanal Rambler, er inddraget. Pointe Chivove: 19° 49' 30" S. Br. 34° 49' 45" Ø. Lgd.

Fans. Sønderho. Martha, Fischer, ank. Falmouth 31./8.

Rønne. Gudmund, Kristensen, ank. Drammen 23./8. — Prøven, Olsen, ank. Vejle 25./8. — Enigheden, Trauberg, ank. Nykjøbing M. 26./8. — Amaranth, Kyhn, ank. Åbo 27./8. — Merchantil, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 27./8. — Ane Kathrine, Holm, ank. Stolpmünde 27./8. — Courer, Jacobsen, ank. Rostock 27./8.

Svendborg. Dannebrog, Clausen, ank. Uleåborg 26./8. — Cimbria, Nielsen, ank. Fowey 22./8. — Apollo, Nielsen, ank. St. Sebastian 26./8. — Fylla, Rasmussen, ank. Charlestown 26./8. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Stevns 27./8. — Olga, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 26./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Kronstadt 27./8. — Saga, Clausen, ank. Leith 27./8. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Gefle 18./8. — Urda, Pilegaard, ank. Tausberg 27./8. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Norrköping 27./8. — Dagny, Rasmussen, ank. Boston 28./8. — Vega, Rasmussen, ank. Kronstadt 30./8. — Helge, Carlsen, ank. Kronstadt 28./8. — Haabet, Andersen, ank. Bremen 27./8. — Grothe, Hansen, ank. Brevig 29./8. — Danmark, Huusfeldt, ank. Kristiansund 30./8. — Ignatz Breum, Lund, ank. Genua 30./8. — Martin, Wilde, ank. Mullerup 30./8. — Pampa, Jensen, ank. Pillau 2./9. — Brødrene, Jørgensen, ank. Stettin 2./9. — Primula, Carlsen, ank. Petersborg 2./9. — Gefion, Rasmussen, ank. Kronstadt 2./9. — Urania, Nielsen, ank. Uleåborg 1./9. — Ane, Jørgensen, ank. Umeå 2./9. — Lauritz, Dam, ank. Petersborg 2./9. — Rota, Olsen, ank. Stevns 2./9.

Æra. Seierskransen, Schmidt, ank. Trångsund 31./8. — Arken, Kristensen, ank. Hamburg 31./8. — Vera, Mygind, ank. Douglas (Isle of Man.) 31./8. — Ellen, Christensen, ank. Dunkerque 31./8. — Ami, Christensen, ank. Libau 30./8. — Skirner, Rasmussen, ank. Karrebæksminde 30./8. — Nauta, Stærke, ank. Lissabon 30./8. — Neptun, Jensen, ank. Karlshamn 30./8. — Mathilde, Hansen, ank. Rudkjøbing 31./8. — Olga, Bonnellykke, ank. Masnedusund 30./8. — Solon, Rasmussen, ank. Sarpsborg 31./8. — M. Hay, Petersen, ank. Middelfart 31./8. — Phoenix, Rasmussen, ank. Kolberg 1./9. — Eos, Christensen, afg. Sundsvall 29./8. — Diana, Hansen, ank. Kristiania 31./8. — Alta, Albertsen, ank. Neufahrwasser 1./9. — Ruth, Nielsen, ank. Llanely 31./8. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Nystad (Finland) 31./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Harnäs 1./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Bogense 31./8. — Ofelia, Clausen, ank. Bonavista (New Foundland) 31./8. — Salus, Jensen, ank. Odonso 1./9. — Mariane, Andersen, ank. Rudkjøbing 31./8. — Amor, Hansen, ank. Karlshamn 1./9. — Genius, Bastrup, ank.

Kjøbenhavn 30./8. p. R. t. Petersborg. — Marie, Rasmussen, ank. Westmannhavn 1./9. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 2./9. — Ellen, Hansen, ank. Marstal 2./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 4. September 1908. — Forenede Dampskibsrter mellem Kanaleu og Ny Zeeland. — Skarpskydning over Lille Bælt. — Fragtmarkdet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadkompasser.
Patent Tidglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallelinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Sept. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	86 ³ / ₄	86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄
Danmark			
Norden		79 ³ / ₄	81
Kjøbenhavn	50	49 ¹ / ₂	49 ³ / ₄
Carl			
Dannebrog	69 ¹ / ₂	69 ¹ / ₂	70
Skjold		48 ¹ / ₂	52
Urania			
Union	50	49 ¹ / ₄	50
Dampsk. af 1896		69	70
Højmdal			
Østasiatiske	123 ³ / ₄	123 ¹ / ₂	123 ³ / ₄
Østersøen			
Nordøen		11 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂
Gorm		73	78
Torm			
Inga		49	53
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .		69	70
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	36 ¹ / ₂	36 ¹ / ₄	36 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.			
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4 ¹ / ₂ % Østasiask. Komp.		99	101
Stats- og Krediforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		94 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₄	89 ¹ / ₄
4 % — — — 2. Serie.		92 ¹ / ₂	93
4 % — — — 1. — — —		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — — . . .		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₄
4 % — — — 7. — —		92	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — —		91 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — —			

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	162—	161 ¹ / ₂	161 ¹ / ₂
Privatbank	100 ¹ / ₄	100	100 ¹ / ₄
Landmandsbank		129	129 ¹ / ₄
Handelsbank	131 ¹ / ₄		131 ¹ / ₄
Grundejersbank		22 ¹ / ₄	23 ¹ / ₂
Burm. & Wain	56—	55	55 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		103	106
Sukkertfabr.		222 ¹ / ₄	224
Bryggeri Aktier	150 ¹ / ₂	—151	150 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 1. September 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.15	18.12
Paris	72.25	
Amsterdam	150.45	
Wien	—	

Notering paa Berlins Børs d. 1. September 1908.

Russiske Noter	214.80
4 % Russiske Consols.	85.20
3 ¹⁰ / ₁₀ % — — — Boden Kredit.	77.00
5 % Mexikanske 1889	100.90
5 % Rumænske Stats	101.20
4 % — — — 1890	92.70

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 68,000, „Norden“ 2,000, „Dannebrog“ 120,000, „Union“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Dansk-Russisk“ 14,000, „Østasiatisk“ 172,000.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drajhed og Velmag. Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

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 Consolenoë, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

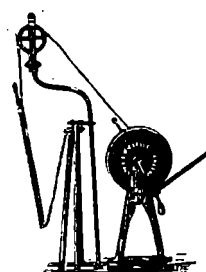
Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse: Copenaure

Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassees Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 456 & 500.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 54.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 8. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.



De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegnede Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobberrmedle.

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“.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juulsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjobmagergade 13.

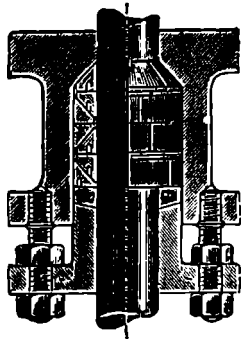
Dansk Styrmandsforening

afholder Søndag den 13. September 1908 Kl. 2 Eftm.
paa Foreningens Kontor, Herluf Trollesgade 12, ekstraordinær Generalforsamling med følgende Dagsorden:

1. Forslag fra Bestyrelsen om et Ekstrakontingent, stort 10 Kr.
2. Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens Stilling til Aktieselskabet „Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd“.
3. Eventuelt.

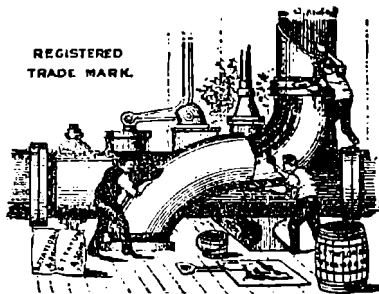
Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning.
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood · Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmaterier
aller af Intusorie-Jord
og Asbest etc.
Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.
**Forlang vort
illustrerede Katalog.**

Gaver til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

PRIMA RUGBROD

til
Skibsproviantering.

Telefon 4922

Forstædernes

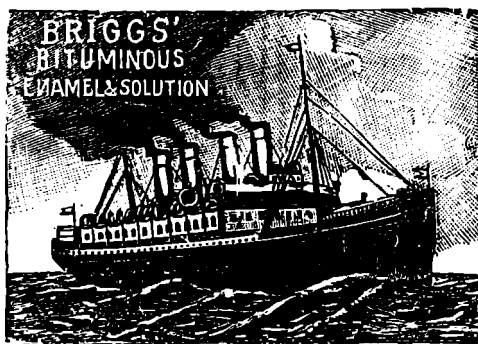
Brodfabriker

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12-2, 8-11 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 3-9.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaadestiftens
Sofartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.



Anvendt i de største og fineste Skibe
Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien
paalægges varm - 1/10" tyk - paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dek

Svendborg Navigations-skole

Bestyrer: Aage V. Tuxen.

PALE-SØRENSEN EFT.

Lager af Uhr, Barometre, Termometre, Brillor, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorchjensen.
Telefon 7262.

Cadenius & Grahn

Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-befalinger besørges.

Fabriks Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn, Staal- og Træskibsbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
KJØBENHAVN.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Bygning af Damp-Sejl- og Motor-fartøjer.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 9524.

Et saa godt som nyt Anker, med c. 3 Favne Kæde, passende til en Skonnert, (Vægt 360 Pd.), er meget billig til Salg hos
Skibshandler M. Steffensen
Esbjerg.

Emil Starck

Skibsmægler.
Åbo. Finland.
Telegr.-adr. „Staroken“.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Ud-gave 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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Kjøbenhavn, d. 8. September 1908.

Midt under The Baltic and White Sea Conference's Aarsmøde i Stockholm indløb d. 3. ds. Meddelelse om, at Konferencens Præsident, Mr. *Thomas Cairns*, senior Chef for det ansete Rederfirma Cairns, Noble & Co. i Newcastle, var afgaaet ved Døden.

Med Thos. Cairns, M. P. er en af Konferencens betydeligste Mænd gaaet bort. Det blev ganske vist kun en kort Tid Cairns kom til at beklæde Konferencens Præsidentpost, men det skal erindres, at hans Betydning, ja hans Arbejde for Konferencen i Virkeligheden skriver sig fra en tidligere Dato end selve den, paa hvilken den internationale Rederorganisation blev stiftet. I Erkendelse heraf valgtes han i sin Tid med Enstemmighed til Konferencens første Vice-Præsident, hvilken Stilling han beholdt, lige indtil Ad. Carls Død i Vinter lagde den øverste Ledelse i hans Hænder.

Thos. Cairns opnaaede med Rette stor Myndighed og stor personlig Indflydelse paa Konferencens Anliggender, samtidig med at hans milde og noble Elskværdighed gjorde ham afholdt overalt.

Danske Dampskibsredere beklager i ham at have mistet en trofast Ven og Støtte.

Som tidligere meddelt under Rubriken *Havarier og Forlis* grundstødte S/S, »Livonia« af Kjøbenhavn, Kaptajn *Skov*, d. 23. August paa Dagø, men kom senere flot og blev indbragt til Reval.

Saavidt Sagen hidtil foreligger oplyst, synes Grundstødningen imidlertid at være foraarsaget ved særlige Afmærkningsforhold, der fortjener Opmærksomhed blandt de mange danske Skibsførere, som er beskæftiget i den paagældende Farl.

Vi hidsætter i den Anledning nedenstaaende Uddrag af Kaptajn *Skovs* Rapport dat. Reval d. 28. Augst 1908:

... Hele Søndagen (d. 23. August) var det noget diset men dog til ingen Tider mere, end jeg antog at kunne se mindst 4 à 5 Sm. fra os. Vi skulde da om Aftenen ved 7-Tiden være ovre mod Dagø eller ved Vageren, som staar paa Grivtsova Grundten, der ligger V. t. S. for Ristna Fyrtaarn i c. 7 Sm. Afstand. Jeg fik ved 7-Tiden en Vager at se om Bagbord med Topbetegnelse som passede med Grivtsova Vager; jeg gissede mig 2 Sm. af samme og styrede da lidt nordligere for at være sikker paa at gaa uden om Ristna, og jeg var da ganske sikker paa min Pladsbestemmelse. Det saa ud til at være Taage langs Kysten, som laa meget lavt, thi jeg kunde se Toppen af Skoven c. 4 Streger om Styrbord og agter efter, men intet ret for. Det blev, efterhaanden som vi nærmede os Landet, mere taaget, og 15 Minuter efter at vi var passeret Vageren, tørnede vi Grundten og blev staaende fast; samtidig blev det fuldstændig Taage.

Efter at Dykkerbaadene var ankomne, henvendte jeg mig til Kaptajnen paa »Karin« for at se hans russiske Søkort, der viste sig at være fuldstændigt som vort. Jeg gik derefter om Bord i Damperen »Neptun«; Kaptajnen dér havde et nyere, russisk Kort, og i dette var paa 58° 53' N. Brd. og 22° 4' Ø. Lgd. med rødt Blæk afmærket beliggende et Vrag, og ved dette skulde være udsat en Vager med samme Topbetegnelse som Vageren paa Grivtsova. Denne Vager er i mit Kort ikke mærket, og det maa altsaa være denne, vi havde set og taget for Grivtsova Vageren, og dette er da Aarsagen til Strandingen.

Den her i Bladet tidligere omtalte Strandingsbøje, konstrueret af Hr. Direktør Th. Bredsdorff, Flensborg Skibsbygningsselskab, er ved en international Kongres for Redningsvæsen, som for Tiden afholdes i Nantes og St. Nazaire, bleven tilkendt »la Medaille de vermeil de la Ligue Maritime Française«.

Malmø Tørdok. Malmø, d. 4. September. (R. B.). Byraadet her har i Aften vedtaget hos Regeringen at søge Tilladelse til at udsætte Paabegyndelsen af den ny Tørdok til 1. Oktober 1909, i Stedet for i Oktober i Aar.

Vi har modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk. Den 27. August d. A. modtog jeg Konto-Kurant fra D. S. g. F. for Søfolk for 1907 med indlagt DD. Kvitteringsblanket for Saldo 1906 i min Favør; men der hverken medfulgte eller kom nogen Penge.

Forsikrings-Foreningen forlanger — hvad jeg finder i sin Orden — at Præmien skal betales, før Policen udleveres; derfor forekommer det mig noget mærkeligt, at den selv forlanger Kvittering, før den betaler. Kunde det ikke ske i omvendt Orden, eller samtidig; Ulejligheden skulde synes at være den samme.

H. P. Hansen,
Sk. »Cathrine«,
Rønne.

Helsingør Skibsværft. Helsingør, d. 5. September. (Ritz. Bur.). Bestyrelsen for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri har paa et i Dag afholdt Møde vedtaget at foreslaa en Dividende for det forløbne Driftsaar af 8 pCt.

Skoleskibet »Viking« er d. 4. ds. ankommet til Hamburg.

En Pensionskasse for alle Søfarende.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Anledning af Kaptajn *J. Kusk Jensen's* Forslag i Deres ærede Blad for 11. Juni angaaende en Pensionskasse for Søfarende, bedes De give mig Plads for følgende Bemærkninger.

For at forebygge Misforstaaelse vil jeg begynde med at sige, at jeg fuldtud sympatiserer med den smukke Tanke, der ligger til Grund for Kaptajnens Forslag; thi som født og opdraget mellem en stor Sømandsbefolkning, har jeg haft rig Lejlighed til at se, hvormange der, efter et langt Livs Kampe paa Søen, ikke ejede det, hvortil de kunde hælde deres Hoved, og hvormange Mødre der, efter at Forsørgeren blev taget bort derude paa Havel, i Nød og Trang har opdraget deres Børn.

Det er saaledes forstaaeligt, at jeg med Glæde hilser ethvert Forslag, hvis Gennemførelse vil kunne fjerne den trøstesløse Følelse, der allfor tit opstaar hos Sømandene: Hvad har vi at leve af, naar vi bliver gamle? og borttage nogle af de Bekymringer for at faa Børnene opdraget, som den fattige Sømandsenke har.

Naar jeg alligevel ikke i alle Retninger er enig med Kaptajn Kusk Jensen, da er det nærmest fordi jeg ikke deler hans lyse Syn paa Sagens Realisation i en overskuelig Fremtid eller tror, at alle de interesserede Parter for Tiden vil være i Stand til at bære de Udgifter, den vil medføre.

Kaptajn Kusk Jensen deler sit Forslag i fire Dele, som jeg skal tillade mig at se lidt nærmere paa.

1) Er der Trang til Pensionering af alle, der sejler til Søs?

Kaptajnens Fremstilling af denne Trang passer godt med de virkelige Forhold og med den Erfaring, som jeg har, men der er i hans tabellariske Fremstilling af Lønforholdet — vistnok meget imod hans Vilje — indløbet den Fejl, at Stigningen i de to sidste Rubriker ikke kan siges at være den seksdobbelte, men kun den tredobbelte.

2) Kan Udgifterne til en saadan Pensionering overkommes?

Som Bevis for, at dette er muligt for Rederne, fremsætter han Assuranceforholdet for et Sejlskib og et Dampskib, men jeg skal her kun holde mig til det første.

Hvis Kaptajn Kusk Jensen, som det synes at fremgaa af Forslaget, mener, at naar et Sejlskib kan betale 6 pCt. Assurance og desuden Assurance af Fragten, Ulykkespræmie for fremmede Arbejdere m. m., saa kan det ogsaa godt betale 5 pCt. af Mandskabets Hyre til Pensionering, da er han ikke logisk. Thi jo mere et Skib nu belæter i Driftsomkostninger, desto daarligere vil det kunne betale til en eventuel Pensionering — det kan dog aldrig være omvendt.

Da Kaptajnen her siger, at Sejlskibet betaler 6 pCt. i Assurance, saa kunde det vel være paa sin Plads at undersøge, hvorledes den langt overvejende Del af vore Sejlskibes Assuranceforhold i Virkeligheden er.

I Stedet for vedblivende at betale den urimelig høje Præmie af 6 à 7 pCt. i de københavnske Forsikringselskaber, gik man over til at danne gensidige Foreninger, hvoraf der nu findes ikke saa faa rundt omkring i Danmark. De fleste af disse gensidige Assurancer har fundet det mest formaalstjenligt at begrænse deres Virkeomraade og er derved blevet mere lokale, som »Ærø« i Marstal og »Svendborg Søassurance« i Svendborg, hvilke sidste er de eneste, der optager større Skibe. Deres Virksomhed er begrænset til Ærø, Fyen og Langeland.

Følgen heraf er let at paavise.

Medens de før nævnte Øer har kunnet beholde deres Flaade, ja, endog indtil sidste Aar forøget den, saa har saa godt som hele det øvrige Danmark maaltet afhænde og give Slip paa denne Klasse Skibe, og netop i denne Kendsgerning har man Beviset for, at skal man forsikre disse Skibe til en Præmie af 6 à 7 pCt., saa er Rederivirksomhed med dem ikke lønnende. At disse Sejlskibe saa almindelig assurere Fragten, som Kaptajn K. J. mener, det stemmer ikke med Virkeligheden; dette er snarere en Undtagelse end en almindelig Regel, og Grunden er den, at Sejlskibets Regnskab saa daarligt kan bære denne Udgift.

3) Hvem bør bidrage?

Kaptajn K. J. mener her, at Rederierne skal bidrage én Part, de Søfarende én, og at der er Grund til at haabe, at ogsaa Staten vil bidrage én Part.

Denne Maade er utvivlsomt den eneste rette og den eneste, hvorpaa Sagen kan realiseres. Principet bør først og fremmest være: »Hjælp til Selvhjælp«; thi den Moral, der er nedlagt i Loven om Søfolks Ulykkesforsikring, hvor der ikke forlanges »Selvhjælp«, er aldeles forkastelig og kun skikket til at vildlede den unge Sømands Begreber om den Ansvarsfølelse, der maa og skal være den bærende i Samfundet: Hvis jeg ikke selv bidrager til mit eget Velvære, naar jeg har Evner og Kræfter dertil, saa fortjener jeg heller ikke, at andre skal hjælpe mig.

Hvor moralsk nedbrydende denne Lov allerede har virket, betegnes bedst ved de Svar, som unge Søfolk kan give, naar de opfordres til at lade sig livsforsikre eller gaa ind i en eller anden Hjælpeforening. Svaret kan da stundom lyde: Vi synes ikke, det er nødvendigt; Staten og Rederne skal jo nu sørge for os, hvis der skulde tilstøde os noget. Det er ligeledes en Kendsgerning, at Livsforsikringspolicer nedsættes med den samme Motivering.

Derfor burde den paagældende Lov for andres hurtigst muligt, saaledes at de unge Søfolk kunde faa Forstaaelse af, at det ikke alene er deres Arbejdsgivere og Staten, der har Pligter imod dem, men at de ogsaa har Pligter imod sig selv.

Den Sum Penge, der kom ind ved de Forsikredes Bidrag, vilde passende kunne anvendes til at afhjælpe nogle af de Mangler, der klæber ved Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Men tilbage til Kaptajn Kusk Jensens Forslag.

Selv om det nu end bliver saaledes ved en eventuel Pensionering, at hver af de tre Parter: Staten, Rederne og Sømandene skal bidrage ens, mon da en saadan ligelig Fordeling af Præmien vil vise sig at blive konstant, saaledes at en Forrykning af Præmien, hvorved den ene Part indirekte slipper billigere end beregnet, ikke vil finde Sted?

Jeg tror, at Rederne bør holde sig Muligheden af en saadan Forrykning for Øje, i alt Fald saalænge de Nationer, som vi konkurrerer med, og hvis Skibe vore Søfolk sejler med, ikke har en lignende Pensionering; thi det er jo nemlig saaledes, at Sømandens Bidrag til Pensioneringen betyder en Mindreindtægt for ham, som han, om den end i Fremtiden kan bringe ham store Fordele, maaske vanskelig vil kunne undvære, og hvis den sparsomme Tilgang af Søfolk skal vedblive, vil Følgen meget let blive den, at en Del af Sømandens Bidrag lidt efter lidt i Form af en højere Hyre skydes over paa Rederen, der saaledes vil komme til at betale mere i Præmie end beregnet.

Saa vidt jeg kan skønne, synes Sejlskibsrederne i al Almindelighed at omfatte Tanken om en Pensionering af alle Søfolk med Velvilje, og de fleste af disse Redere, der selv har været farende, har vistnok tidt som Styrmand og Skibsførere drøftet Spørgsmaalet om en saadan Pensionering; men Kaptajn K. J. har sikkert Æren af at være den første, der har bragt et detaljeret Forslag offentligt frem.

Men hvis det viser sig, at Sejlskibsrederne vil være villige til at bære de Byrder, som en Pensionering vil paalægge dem, da tror jeg at turde sige, at samtidig med, at de føler det som en Humanitetssag, saa haaber de, en Pensionering vil bidrage til, at der bliver noget mere Tilgang af Søfolk til Sejlskibene.

Jeg vil haabe, de ikke maa blive skuffet, men jeg kan dog paa den anden Side ikke undlade at nævne, at saalænge de unge Søfolk i saa høj Grad, som det har været Tilfældet i en Del Aar — og der kan næppe foreløbig tænkes nogen Forandring heri — foretrækker at sejle med Dampskibene, saa vil Forholdet med Tilgang af Søfolk til Damp- og Sejlskibe blive det samme med en Pensionering, som det er nu — hvis ikke Sejlskibene faar en Særstilling ligeoverfor Dampskibene.

Det synes at fremgaa af Kaptajn Kusk Jensens Fremstilling, at han tænker sig en eventuel Pensionskasse her i Danmark indrettet efter fransk Mønster. — Ja, det tør ikke bestrides, at man i Frankrig er glad for den derværende Ordning, om man end kan høre, at Ofret, der bringes derfor, er føleligt nok. Man fristes nu let til at mene, at naar Frankrig uden Vanskelighed kan opretholde en Pensionering af sine Søfarende, saa maa ogsaa andre Lande kunne det samme; men bortset fra saavel Frankrigs betydelige Størrelse som dets Rigdom og store Hjælpekilder, saa er der i Frankrig særlige Forhold til Stede til Gunst for Opretholdelsen af en saadan Pensionering, som vi ikke har eller kan tænke at faa her i Danmark.

Frankrigs Pensionering af Søfolk menes at være Verdens ældste Forsøg paa en Folkepension, idet den stammer fra det syttende Aarhundrede. Den blev oprindeligt oprettet for at skaffe tilstrækkeligt og sømandsuddannet Mandskab til Orlogsflaaden, og der blev dannet

et Fond, som nu, efter hvad Søfolkene oplyste under den sidste Sømandsstrejke, burde eje den svimlende Kapital af c. 3 Milliarder Frcs., hvis ikke de forskellige Regeringer lige ned til vore Dage havde »lettet« den, naar de var i Pengetrang.

Naar man her taler om franske Søfolk i Forbindelse med Pensioneringen, da maa man forstaa enhver, der har valgt Søfarten til sin Levevej, enten han er Kaptajn eller Dreng, enten han færdes paa det aabne Hav eller paa Floder og Kanaler saa langt, som Skibe kan gaa, eller Tidevandet naar. Alle disse Søfolk indskrives i Sørullen (l'inscription maritime), og det antages, at de Indskrevnes Tal for Tiden løber op til henved 100,000 Mand. Enhver indskreven Sømand skal gøre Tjeneste i Flaaden indtil 4 Aar, og fra det attende til det halvtredstyvende Aar staa han til Marinens Disposition. I denne Aarrække maa han ikke tage Hyre paa et fremmed Skib uden særlig Tilladelse af Marineministeren, og møder han ikke ved Indkaldelsen, straffes han strængt. (I øvrigt maa enhver fremmed Kaptajn, der i Frankrig paamønstrer en fransk Sømand, indgaa paa saa mange Forpligtelser overfor denne, at det kun er i Nødsfald, man griber til den Udvej at forhyre franske Søfolk.)

Søfolkene Forpligtelser kan saaledes være følelige nok, men Staten har paa den anden Side sikret dem store Fordele. Foruden den sikre Pension og særlige Belønninger, nyder de franske Søfolk den Fordel, at det er Rederne forbudt at forhyre fremmede Søfolk i større Antal end en Tredjedel paa hvert Skib, altsaa et Slags Monopol.

Forholdet mellem Staten og Rederne er ordnet paa en lignende Maade som mellem Staten og Søfolkene, nemlig efter Principet: Noget for noget.

For de Forpligtelser, som Staten paalægger Rederne i Form af Bidrag til Fondet og Tvang til hovedsagelig at forhyre franske Søfolk, giver den væsentlige Fordele; thi som bekendt er Frankrig et af de Lande, der er gaaet længst i sine Bestræbelser for ad kunstig Vej at ophjælpe sin Søfart; dog synes Resultaterne ikke at svare til Forventningerne eller til de Pengesummer, man ofrer derpaa.

Den franske Stat betaler saaledes aarlig store Summer til Nybygninger og til Præmier for udsejlet Distance. Disse Understøttelser, som nærmest maa kaldes direkte, kommer, saa vidt jeg kan skønne, nærmest de store Skibe i Langfart til Gode; men ogsaa den kortere Fart (Kystfarten) bliver støttet — indirekte, idet det er alle andre Nationers Skibe forbudt at føre Last fra en fransk Havn til en anden, ligesom de franske Importører tvinges til at bruge fransk Tonnage for visse Laster, da de ellers ikke vil opnaa Toldlettelser for disse.

Det skal nu ingeniende være sagt, at de her paa-pegede Understøttelser er en direkte Følge af Pensioneringen, men naar Forholdene har udviklet sig saaledes i Frankrig, da er man vistnok berettiget til at mene, at Staten har følt sig forpligtet til at holde Rederne skadesløse for de Byrder, som Pensionssystemet har lagt paa dem.

Ud fra denne Betragtning ligger det da nær at spørge: Hvilke Lettelser vil danske Redere kunne vente at faa, hvis en lignende Pensionering bliver indført i Danmark? Svaret kan ikke blive tvivlsomt. De danske Redere vil ikke faa nogen som helst Lettelse fra nogen som helst!

Hvis den danske Stat, som Kaptajn K. J. haaber, gaar med til at yde en Part af Udgiften til Pensioneringen (jeg gaar ud fra, han mener en Tredjedel), saa vil den sikkert finde, at den har gjort tilstrækkeligt, ja, det turde vel være tvivlsomt, om den overhovedet gaar saa vidt.

4) Hvordan kan Pensjonsvæsenet tænkes indrettet?

Kaptajn Kusk Jensen mener her, at Pensioneringen skal være tvungen for alle, der sejler til Søs, og at Præmien skal ansættes procentvis af den fortjente Hyre, altsaa paa lignende Maade som i Frankrig, hvor Rederne

nu betaler 5 pCt. og Søfolkene andre 5. Dette er utvivlsomt rigtigt.

Dernæst fremfører han forskellige Pensionsforhold i Interessentskabet »Øresund« og angiver, at den højeste Pension, der kan naas efter 30 Aars Tjeneste, er $66\frac{2}{3}$ pCt. af Hyren, altsaa de to Tredjedele.

Til Sammenligning skal jeg anføre, at de franske Pensioner efter Sømandsstrejken angives at være følgende: For almindelige Sømand mellem 360 og 552 Frcs.; for Skipper, hvorved vistnok maa menes Førere i Kystfart, mellem 400 og 624 Frcs.; for Sømandsenker 280 Frcs. og 48 Frcs. for hvert Barn; for Kaptajner, hvorved vistnok maa menes Førere i Langfart, og Maskinister mellem 1,000 og 1,370 Frcs.

Desværre angives det ikke i de Kilder, hvorfra jeg har taget en Del af disse Oplysninger, ved hvilken Alder Retten til Pension indtræder.

En saa høj Pension, som den af Kaptajn K. J. nævnte, vil ganske bestemt ligge udenfor Mulighedens Grænse ved en eventuel Pensionering her i Danmark, ja, man bør næppe gøre sig Haab om at kunne naa Størrelsen af den franske.

Før jeg slutter disse Bemærkninger, vil jeg tillade mig at rette det Spørgsmaal til Hr. Kaptajn Kusk Jensen, Rederne og da særlig de mindre »Selvejere«: »Tror De, at den danske Handelsflaade under de nuværende Konjunkturer vil kunne optage Konkurrencen med andre Nationer, hvis den bliver paalagt den ikke ganske ringe Udgift, en Pensionering vil medføre, naar disse Nationer ikke har en saadan Udgift?«

Det synes mig at være af allerstørste Vigtighed, at man først er klar over Betydningen af dette Spørgsmaal, thi det økonomiske Tab, ved at en hvilken som helst Bedrift gaar tilbage eller ødelægges, vil ikke alene føles af Ejeren af vedkommende Bedrift, men i mange Tilfælde nok saa meget af Arbejderne — i dette Tilfælde Sømandene.

Det er min Overbevisning, at lige saa letsindigt det kan være for de mindre Søfartsnationer ikke at optage de Spørgsmaal angaaende Søfarten, der staa paa Dagsordenen eller allerede er løst hos de store Søfartsnationer, som f. Eks. Lastelinien, lige saa farligt kan det blive, naar de smaa Lande vil reformere paa en Maade, der stiller dem endnu vanskeligere i Konkurrencen.

S.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet atter daarligere med Mangel paa Ladninger, saa at flere Sejlere helliger fragttledige uden at finde lønnende Beskæftigelse. Enkelte ny Noteringer har været fremme i forskellige Retninger, men Anstillinger resulterer i, at der ikke kan sælges. Danmark og svenske Sundhavne har fremdeles enkelte Laster til Østersøen, men Kornlaster lader fremdeles vente paa sig; tyske Østersøhavne har saa at sige intet at transportere. Syd- og Vestsverig har kun ganske enkelte Laster til lave Rater; Østnorge er ogsaa daarligere, særlig hvad Islaster angaar, hvoraf der kun er smaa Partier tilbage. Petersborg har Vanskelighed ved at forsyne den lokale Tonnage, og de øvrige russiske Havne har egentlig intet at byde paa. Bottenhavet og Finskebugten er yderst mat og mangler Ladninger til den ledige Tonnage, saa at Forholdene overalt er daarligere i denne Fart. Returfragterne Vest fra holder sig godt, specielt Kulfragter, medens Foderstoffaster fremdeles mangler.

I den foreløbne Uge er bl. a. afsluttet:

100 Stdr. Stav Yxpila/Charlestown 35/, 270 Tons Carbide Civita Vecchia/Oporto og Lissabon 15/, 370 Tons Saltcake Mostyn Deep/Kotka 8/6, 400 Tons Ler Poole/Stockholm 8/, 320 Tons Kul Kings Lynn/Klintebjerg £ 7.10.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet lige flovt, og hvad der sluttet er som oftest til meget lave Rater; saaledes sluttedes i sidste Uge for Havre fra Rostock til Sundhavn til kun 3½ Mark, og flere Skibe ligger paa denne Plads uden at kunne placeres derfra. Stralsund noterer ellers for Rug 3½ Mark og Greifswald for Havre 5 Mark, og for Rug til Bremen 5 Mark. Stettin synes i den senere Tid fastere og sluttede bl. a. for Havre til Sundhavn 5 Mark. Wismar er meget stille og noterer for Salt 2¾ Mark og for Røbs til Kjøbenhavn 3¼ Mark.

ab Kjøbenhavn sluttedes Hvede til Åhus (Sverig) 9 Øre, til Mullerup for Solsikkekager 12 Øre og for Bomuldsfrøkager 13 Øre, men iøvrigt er det ret flovt.

ab Provinserne er Forholdene ikke bedre, og med den stadige Regn tegner Byghøsten ikke godt, hvilket ogsaa vil faa en ikke uvæsentlig Indflydelse paa Sejlskibsfarten.

Med Hensyn til Sverig, da søger Karlshamn og nærliggende Pladser vedblivende Tonnage, hvorimod de vestlige Pladser er mattere. Halmstad og Warberg noterer slet intet, Lysekil kun til Hamburg, Rendsborg, Kiel 4 Mark.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 2den Eksamenstermin 1908 bestod til den almindelige Styrmandseksamen 4 Elever; til Eksamen i 2den Afdeling bestod 3 i Navigation, 3 i Geografi og Vejrlære, 1 i Engelsk og 3 i Soret og Handelsvidenskab.

Ilanddrevne Flaskepost. Fra Trondhjem meddeles, at der ved Fiskerpladsen »Kvenver« paa Øen Hitteren er ilanddrevet en Flaske med en Seddel, udkastet i Atlanterhavet 25. Maj 1908 fra Skibet »Tamira« af Leith. Sedlen meddelte, at Skibet brænder i Søen, og at 4 Mand er omkommet ved Branden. Det ovrigt Mandskab vil nu gaa i Redningsbaadene og beder om, at der maa blive seudt en Hilsen til deres Slægtninge, hvis de ikke skulde naa i Land. Sedlen er undertegnet med følgende Navne: Kaptajn James Hoggard, P. Grangemouth, Ole Hansen, Thomas Power, James Wilson, Jack Jackson, Olaus Petri, John Peters, Willie Peters og Tonny Wrighton. Sedlen opbevares i det engelske Konsulat i Trondhjem.

Havarier og Forlis.

Ask, Dpsk. af Randers, maatte d. 5. ds. paa Rejsen fra Königsberg til Kroustadt med en Ladning Rug, returnere til Pillau i læk Tilstand.

Alma Elisabeth, tysk Galease, der d. 1. kom paa Grund paa Vinsholm Hage er med egen Hjælp kommet flot og har fortsat Rejsen.

Theresedal, Dpsk. af Tvedestrand, paa Rejse til Boness med en Ladning Træ, kom d. 2. ds. paa Grund paa Saltholmen, men kom med Assistance af Bjergningsdamporen »Salvage« atter flot og ind til Dykkerplads for Dykkerundersøgelser.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 31. August afleveredes fra Frederikshavns Skibsværft & Flydedok en 130' × 26' × 12,3 Staal Donkey

Lægter, med 450 Tons Bæreevne, til Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise.

»Times« meddeler, at White Star-Linien agter at bygge to Skibe, betydeligt større end de to bekendte »Cunard«-Baade, »Lusitania« og »Mauretania«, og meddeler herom følgende:

Skibene skal bygges i Belfast; de vil blive baade længere, bredere og dybere end »Cunard«-Baadene; de nøjagtige Dimensioner er endnu ikke bleven bestemt, men Gross-Tonnagen bliver omtrent 8,000 Tons større end de ovennævnte Baades. Det ene af Skibene skal kaldes »Olympic«, og det andet kommer formentlig til at hedde »Titanica«. Farten vil blive gjort afhængig af Forsøg, der for Tiden anstilles med en Kombination af ældre Maskiner og Turbinmaskiner.

Man regner, at Skibenes Bygning vil tage tre Aar.

Skipper Hans Hansen, har af Skipper M. H. Petersen købt Galeasen »Anne Sophie« af Marstal, der maaer 25,53 Tons. Overtagelsen sker straks. Købesummen er ubekendt.

(»Erø Avis«.)

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 7./9.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Windau 4./9. til Hull. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 3./9. for Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Barcelona 4./9. til Marseille. — Anglo-Dano, Wienecke, ank. Horsens 5./9. — A. N. Hansen, Panske, ank. Antwerpen 4./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Konstantinopel 6./9. til Panderna. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 16./8. — Arno, Strubberg, ank. Riga 6./9. — Aurora, Fischer, ank. Rouen 5./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 3./9. til Lissabon. — Beira, Lunge, afg. Palermo 2./9. til Algeiras. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 1./9. — Chr. Broberg, Gotthardt, fg. Petersborg 5./9. hertil. — Christian IX, Holm, afg. Pillan hertil. — Dagmar, Bogvad, pass. Brunsbüttel 4./9. for Marseille. — Douro, Mortensen, afg. Antwerpen 6./9. til Aarhus. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 3./9. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. London 31./8. — Garonne, Krouann, afg. Petersborg 6./9. til Frederiksbavn. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 5./9. til Hull. — Hellig Olav, Egeuse, afg. Kristianssand 29./8. til New York. — Hengest, Munch, afg. Riga 5./9. hertil. — Hjelm, Sørensen, auk. hertil 5./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Oporto 6./9. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 5./9. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 6./9. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./9. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Bordeaux 3./9. — Kursk, Gommesen, pass. Brunsbüttel 3./9. for Petersborg. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. Libau 6./9. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 6./9. hertil. — Louise, Kruse, pass. Brunsbüttel 4./9. for London. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Quessant 5./9. for Gibraltar. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Libau 5./9. hertil. — Moskø, Mel-dahl, ank. hertil 6./9. — Nicolai II, Kaas, auk. Riga 26./8. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 5./9. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 4./9. til Dunkerque. — Omsk, Harder, dokker her. — Oscar II, Hempel, afg. New York 3./9. til Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./9. — Pregel, Iversen, afg. Riga 5./9. til Antwerpen. — Saga, Wiberg, ank. hertil 5./9. — Saxo, Larsen, pass. Brunsbüttel 4./9. for Antwerpen. — Seine, Damp, ank. Petersborg 31./8. — Texas, Lissner, afg. Newport, News, 25./8. til Glasgow. — Tiber, Beck, pass. Gibraltar 5./9. for Livorno. — Tyr, Thanning, ank. hertil 7./9. — United States, Wulff, ank. hertil 1./9. — Valdemar, Johnsen, afg. Königsberg 3./9. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. herfra 6./9. til Riga.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cape Tormentino 24./8. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Kroustadt 24./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Llanelly 26./8. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 17./8. til Cambellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Savannah 27./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Oran 28./8. til Burntisland. — Pawel Andrejeff, Tannelek, ank. Blyth 31./8. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Emden 3./9. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Petersborg 25./8. — Johan Siem, Knudsen, afg. Kroustadt 3./9. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 30./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Räsö 5./9. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Aarhus 30./8. — Nautik, N. Nielsen, afg. Gjedser 4./9. til Hernösand. — Nordsoen, Gram, ank. Aalborg 31./8. — Nexos, Basse, ank. Blyth 5./9. — Gerda, Iversen, afg. Methil 3./9. til Esbjerg. — Ellen, Hansen, afg. Gibraltar 2./9. til Hull. — Fylla, Christensen, ank. Stolpemünde 3./9. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 3./9. til Gijon. — Bodil, Uldall, pass. Lødingen 2./9. til West Hartlepool. — Dagmar, Mathiasen, pass. Ques-

sant 4./9. for Sevilla. — Norma, Sebiff, afg. Königsberg 2./9. til Wiborg. — Alfa, Lauritsen, ank. Lorient 4./9. — Hebe, Gregersen, afg. Königsberg 3./9. til Kemi. — Inger, Larsen, ank. Uleåborg 3./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Nystad 2./9. til St. Brieux. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Sharpness 5./9. til Alfoa.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Burntisland 3./9. til Kronstadt. — London, Bom, afg. Riga 4./9. til Rotterdam. — Paris, Tholander afg. Boness 5./9. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Rotterdam 28./8. til Burntisland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 20./8. — Wien, Boeck Hansen, ank. Riga 28./8. — Roma, v. Thun, ank. Svendborg 21./8.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Eshjerg 4./9. til Blyth. — Karen, Eriksen, afg. Antwerpen 3./9. til Blyth.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Yxpila 4./9. — Russia, Poulsen, ank. Rotterdam 2./9. — Carl Hecksher, Starck, afg. Tyne 2./9. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./8. — Normannia, Erichsen, ank. Petersborg 20./8. — Euxinia, Lund, ank. Philadelphia 31./8. — Canadia, Jespersen, afg. Portland Maine 31./8. — Livouia, Skov, ank. Kronstadt 2./9.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 9./8. — Patria, Dam Larsen, ank. Petersborg 3./9. — Gratia, Sørensen, ank. Blyth 5./9. — Astoria, Nielsen, ank. Rotterdam 3./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 27./8. — Gallia, Nielsen, ank. Bruges 4./9. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Rotterdam 2./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 1./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Bergen 3./9.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Räsö 5./8. — Granaria, Jørgensen, ank. Barry 3./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Stockholm 3./9. — Estonia, Winekler, afg. Petersborg 28./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Raumo 3./9. — Selandia, Troensgaard, afg. Middelfart 4./9. — Secalia, Jensen, afg. Trapani 27./8. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 2./9. — Boscia, Skovgaard, ank. Toulon 4./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Hungerborg 2./9. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Savona 23./8. — Flynderborg, Larsen, ank. Kronstadt 3./9. — Fredensborg, Winther, ank. Barry 3./9. — Frederiksborg, Larsen, afg. Huelva 27./8. til Königsberg. — Jømsborg, Mathiasen, ank. Huelva 29./8. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Riga 30./8. — Skanderborg, Jensen, ank. Petersborg 30./8. — Stegelborg, Lund, ank. Uleåborg 19./8. — Stjerneborg, Lund, afg. Elsfleth 2./9. til Genua. — Søborg, Hansen, ank. Petersborg 26./8. — Uranienborg, Schmidt, ank. Blyth 30./8.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Stettin 2./9. — Klampenborg, Palm, afg. Rouen 4./9. til Sunderland. — Marselisborg, Rohde, ank. Newport 26./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Petersborg 25./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. Hull 31./8. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 4./9. til Brake. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Manchester 4./9. til Gouau. — Vordingborg, Petersen, afg. Dunkerque 2./9. til Grangemouth.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kotka 22./8. — Dansborg, Kühl, afg. West Hartlepool 29./8. til Livorno. — Jægersborg, Larsen, ank. Newcastle 5./9. — Kallundborg, Nielsen, afg. Petersborg 2./9. til Rotterdam. — Taarnborg, Matzen, afg. Kjøbenhavn 2./9. til Warkworth.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Ostende 4./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 4./9. til Windau.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Huelva 3./9.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 30./8. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, er ank. til Kiel.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Petersborg 1./9. til Dunkerque.

Heimdal. Anie, Leth, afg. Trångsund 6./9. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Helsingfors 30./8. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 6./9. — Elna, Rathje, ank. Kronstadt 4./9. — Theroso, Pedersen, ank. Dieppe 31./8. — Simone, Møller, ank. Sundsvall 6./9. — Jeanne, Løfler, ank. Trångsund 5./9. — Vera, Risø, ank. Neder Calix 31./8. — Daisy, Lagesen, afg. Heruö-sand 4./9.

Det østasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Middlesbro 3./9. — Tranquebar, van Deurs, afg. Perim 22./8. — Anamba, Rambusch, ank. Soesoe 2./9. — Cathay, Thomsen, ank. Kobe 1./9. — Bintang, Gabe, afg. Colombo 28./8. — Samni, de Fine Licht, afg. Port Said 1./9. — Siam, Cortson, afg. Port Said 30./8. — Indien, Berg, ank. Hudiksvall 3./9. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 3./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 3./9. — St. Croix, Christensen, afg. Dominica 3./9. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 28./8.

Term. Sara, Jensen, afg. Seaham 3./9. — Helene, Sørensen, afg. Neufahrwasser 4./9. — Sjølland, Sonnebsen, afg. Königsberg 31./8. — Agnete, Petersen, afg. Amsterdam 5./9. — Hermia, Hansen, afg. Riga 3./9. — Alice, Schultz, afg. Windau 4./9.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Methil 3./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Methil 5./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Tuborg 6./9. — G. Koch, Jørgensen, afg. Burntisland 4./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Wiborg 2./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Hull 6./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Petersborg 6./9. — Ajax, Brorsen, afg. Norresundby 3./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 22./8. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Genua 5./9. — Kronprinsesse Louise, afg. Riga 29./8. — Urania, M. Clausen, ank. Blyth 4./9. — Svend, Schmidt, afg. Aalborg 1./9. — Nordland, Petersen, afg. Howdon Dock 5./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Neufahrwasser 24./8. — England, Andersen, afg. Granton 5./9. — Holland, Poulsen, afg. Metbil 5./9. — Rusland, Madsen, afg. Boness 4./9. — Dronning Olga, Petersen, ank. Arebangel 20./8. — Annette Furness, Larsen, ank. Papenburg 2./9. — Europa, Hansen, afg. Blyth 3./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 28./8. — Frankrig, Friis, ank. Windau 3./9. — Belgien, Nielsen, afg. Archangel 30./8.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 2./9. — Edison, Sørensen, afg. Lübeck 3./9. til Narva. — Fulton, Jørgensen, afg. Vostitza 2./9. til London. — Newton, Andersen, afg. Cartagena 2./9. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, afg. Riga 4./9. til Windau.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 4./9. — Vera, Thing, ank. Memel 3./9. — Freja, Nielsen, afg. Stralsund 3./9. til Kristiania. — Hertha, Rasmussen, afg. Riga 4./9. til Stettin.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Kiel 5./9. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kotka 3./9. — Ove Gjedde, Jans, ank. Burntisland 6./9.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Amsterdam 4./9. — Rimfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Schueck Steenberg, Theilland, ank. Aarhus 5./9.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Korsør 4./9.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbeparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Eshjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Efterretninger for Søfarende.

Et Fartøj sunket. Wester Markelsdorf Fyr. Marineamt i Berlin meddeler: Et Sejlskib er sunket paa 54° 34', N. Br. og 10° 48', Ø. Lgd.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 63.

Drivende Vrag. Sandhammeren SV. Østersøen.

Marineamt meddeler: Vraget af et lille Sejlskib er observeret drivende paa 55° 19' N. Brd. 14° 1' Ø. Lgd.

Marineministeriets Admirationstidsdepartement, d. 7. September 1908.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 8. September 1908. — En Pensionskasse for alle Søfarende. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

**Skibs-
Provianteringshandlere,**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telt. 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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telt. 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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Mæskinværksted
Bastvirkshavn.

Fabrik for selvsmerende Losschul.
Telf. 29,779 y.

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 16 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 55.

Kjøbenhavn, Fredag den 11. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlanto
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvøm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 9210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Dansk Styrmandsforening

afholder Søndag den 13. September 1908 Kl. 2 Eftm. paa Foreningens Kontor, Herluf Trollesgade 12, ekstraordinær Generalforsamling med følgende Dagsorden:

1. Forslag fra Bestyrelsen om et Ekstrakontingent, stort 10 Kr.
2. Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens Stilling til Aktieselskabet „Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd“.
3. Eventuelt.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

— Priskurant gratis og franko. —

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normaltj. være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Motorfartøj søges

til fast **Fart** med **Cement** fra Aalborg til Holbæk etc. **Farten**, der kan paaregnes at blive lønnende for en energisk Skibsfører, vil være at paabegynde pr. første aabne Vande 1909, eventuelt straks. Et **Fartøj** af 50 à 100 Tons Ladeevne vilde egne sig bedst. **Reflektanter** bedes indlægge Billet, mrk.: „Motorfart“, paa dette Blads Kontor.

Et saa godt som nyt **Anker**, med c. 3 Favne Kæde, passende til en **Skonnert**, (Vægt 360 Pd.), er meget billig til Salg hos

Skibshandler M. Steffensen
Esbjerg.



LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler** og **Økkreditiver** paa alle større **Pladser** i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien**. — **Telegrafiske Ud-betalinger** besørges.

Cadenius & Grahn

Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1861.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

Gaver til **Sømandsmissionen** i fremmede **Havne** bedes sendt til **Kassereren O. E. Adolph**, St. Annæ Plads 3.

KAY DYHR.

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD**).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
{ 6886. Kjøbenhavn K.

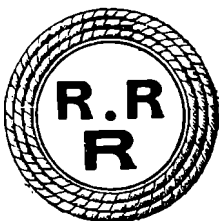
Teknisk Maskinforretning.

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.**



Randers Rebslaaeri

Randers

anbefaler **Tovværk** af **Hamp, Manilla** og **Cocos** i alle **Dimensioner.**

Jærn- og Staaltove

til **Skibsbrug** og **Elevatorer.**

De private Assurandører lim.

i **Kjøbenhavn**
tegner **Transportforsikringer** af enhver **Art**, ogsaa **Værdiforsikringer**, til billige **faste** **Premier.** **Agenturer** i de fleste **Provinsbyer.**

Post-Adresse: 16, **Holmens Kanal.** Telegram-Adresse: **Private.** Telefon-Nr. **6.**

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: **Børsplads: Telephon:**
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa **Industriudstillingen** i **Horsens 1905** anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Telefon **297** og **1297.**

Telegramadresse: **Ciseifert.**



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og **Uniformsoffekter** i bedste **Kvaliteter.**

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang **Prospekt** og **Tilbud** **Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.**

The Baltic and White Sea Conference.

3dje Aarsberetning.

I Løbet af det sidste Aar er der ialt i Konferencen nyindmeldt 177,570 Tons, hvorved Konferencens samlede Tonnage pr. 31. August d. A. beløber sig til ikke mindre end 2,535,259 Brutto Reg.-Tons.

Nedenstaaende Tabel viser Tonnagens Fordeling mellem de forskellige Lande.

	31. August 1906	31. August 1907	31. August 1908
Norge	413,702	535,542	607,604
Storbritannien	428,554	580,689	605,684
Danmark	421,617	457,708	452,375
Tyskland	254,106	274,704	358,345
Sverige	202,240	203,006	214,049
Spanien	125,740	125,740	120,655
Holland	56,141	72,885	76,518
Frankrig	43,534	43,534	43,534
Finland	24,598	24,598	24,598
Rusland	18,070	23,328	23,328
Belgien	11,805	15,975	8,569
	2,000,107	2,357,689	2,535,259

Medlemsantallet var d. 31. August 1908 295 og Antallet af indmeldte Dampere 1,635.

Efter at have mindet om det Tab, som Konferencen har lidt ved Præsidenten, Direktør Ad. Carls Død i afvigte Januar Maaaned, gaar Beretningen over til at omtale de forskellige Spørgsmaal, som i Aarets Løb har beskæftiget Konferencen. Vi hidsætter heraf følgende Uddrag:

Østersø-Fragtmarkedet. Den Stigning i Fragterne, som indtraf imod Slutningen af den forrige Sæson, navnlig i Kulfragterne, varede desværre ikke længe ved, og ved Slutningen af 1907 faldt Markedet fuldstændig sammen. Uagtet man haabede og ventede, at Tingene skulde bedres med det ny Aar, kom Markedet ikke op mere, og henimod Begyndelsen af den ny Sæson blev Fragterne endnu svagere og kom ned paa et saa lavt Niveau, som vi ikke har set i mange Aar. Hele Sæsonen kan faktisk betegnes som en af de usleste, som Rederibedriften har at opvise. Tilmed er Depressionen ikke alene bleven følt i Østersømarkedet, men har saa at sige været almindelig i dem alle. Rederne har haft de største Vanskeligheder ved at skaffe Balance til Veje, og mange maa have lidt betydelige Tab. Til de elendige Fragter kommer yderligere de mange Vanskeligheder (Ophold ved Strejker, daarlige Ekspeditionsforhold, Krav i Anledning af manglende Ladning etc.) og ekstra Udgifter, som Rederne har at klare i næsten hver eneste Havn. En af de alvorligste Vanskeligheder, Aaret har at opvise, er de svenske Stevedorforhold; denne Sag har i lang Tid givet Anledning til stadige Bekymringer og Besværigheder, men i Løbet af det sidste Aar antog Spørgsmaalet foruroligende Dimensioner og truede med at skulle resultere i en Lock-out af et enormt Omfang, efterfulgt af en Generalstrejke. Kampen blev dog undgaaet i yderste Øjeblik, og man naaede en Ordning, i Følge hvilken Rederne nu kan faa fri Arbejdskraft i Sverige uden at risikere at blive boycotted, hvad der i sig selv er et betydeligt Fremskridt.

Fragterne i Almindelighed dækker imidlertid ikke Udgifterne, og det er derfor ganske naturligt, at der er bleven fremsat Forslag i forskellige Retninger med det Formaal for Øje at søge at stimulere Fragtmarkedet. Hvorledes disse Forslag end vil blive formuleret, saa er det dog givet, at deres Realisation vil medføre store Vanskeligheder paa Grund af de højst forskellige For-

hold, under hvilke Rederne leder deres respektive Dampere. Et Forslag gaaende ud paa Oplægning har allerede været sat under Diskussion i Konferencen med det Resultat, at der blev nedsat et Udvalg til at overveje Sagen. Et andet Forslag, der er fremsat fra tysk Side, gaar ud paa, at Medlemmerne skal binde sig til Minimumsraterne af 1905 under Bødestraf; dette sidste Forslag vil blive forelagt for Aarsmødet, hvorefter det vil vise sig, om der kan findes en Løsning paa Spørgsmaalet.

Baltcon Certepartiet. Til Medlemmerne er udsendt Teksten til Certepartiet, saaledes som dette er revideret af Bestyrelsen paa Mødet i Kjøbenhavn og indeholdende de Ændringer, der er foretaget af Konferencen i London, Oktober 1906, og Hamburg, Oktober 1907, deri indbefattet Voldgiftsklausulen. Endnu staar dog først og fremmest tilbage at afgøre det Spørgsmaal, som er fremkommet som Følge af Dommen for House of Lords i Mauranger-Sagen, idet der heri indeholdes et Principspørgsmaal af stor Betydning for Rederne.

Strejke Klausulen har i det forløbne Aar været Genstand for indgaaende Forhandlinger. Efter at man ved Samarbejde med Repræsentanter for Kuleksporthæverne og Kulimportørerne havde formaaet at forelægge Oktobermødet i Fjor et foreløbigt Omrids, der indeholdt de Hovedprinciper, man var blevet enig om, blev det overladt til begge Parter juridiske Konsulenter nærmere at fastslaa Ordlyden og forskellige Detaljer i Klausulen. Som Følge af at Spørgsmaalet i sig selv er ganske nyt og tilmed af et meget betydeligt Omfang, blev det imidlertid nødvendigt paany at lade det komme til Behandling i Bestyrelsen, efter hvilken det maa forventes, at Stockholm-Konferencen vil kunne fastslaa den endelige Klausul.

Milobalt Fosfat Certepartiet. Efter langvarige Forhandlinger er det endelig lykkedes at løse dette Spørgsmaal, og dette Certeparti blev udsendt d. 1. Juni d. A. Om der end paa enkelte Punkter maatte gøres Befragterne visse Indrømmelser, betegner det ny Certeparti dog et væsentligt Fremskridt i Sammenligning med det tidligere, idet de fleste af de uheldige Klausuler er bleven fjernet og adskillige positive Forbedringer indført. Alt i alt synes Dokumentet i Praxis at virke tilfredsstillende.

Ensartet Time-Charter. Det forventes, at det i sin Tid nedsatte Udvalg vil kunne forelægge et Forslag til et saadant Time-Charter for Konferencen i Stockholm.

Ensartet Konnossement-Form fra Sverig. Om dette Spørgsmaal er der ført Forhandlinger mellem Konferencens Komité i Kjøbenhavn og Svenska Trävaruexport-Föreningen, og man haaber at kunne faa formuleret et tilfredsstillende Konnossement, hvorved de hidtilværende Ulemper kan undgaaes.

Balticus Sleeper-Certepartiet har atter i det forløbne Aar været Genstand for Konferencens Opmærksomhed, og man venter, at Resultatet af de førte Forhandlinger vil kunne forelægges for Mødet i Stockholm.

Stevedorforholdene i Sverig er, som ovenfor nævnt, i Hovedtrækkene ordnet, men ikke desto mindre er der dog endnu en Del Vanskeligheder tilbage, idet der stadig hersker nogen Utilfredshed blandt en Del af

Arbejderne. Man haaber dog, at Sveriges Redareforening vedblivende med Held vil kunne fortsætte sit Arbejde paa at genoprette normale Forhold med Støtte af Konferencen. I Finland kan Stevedorforholdene gennemgaaende anses som tilfredsstillende. Den socialistiske Union i Kotka tæller nu kun omtrent 50 Medlemmer og vil næppe kunne eksistere stort længe; forøvrigt vilde den forlængst have ophørt at eksistere, hvis den ikke var bleven støttet af en bestemt Reder, som staar udenfor Konferencen.

Fragtspekulerende Mæglere, Til Trods for de stadige Advarsler mod de fragspekulerende Mæglere, som Konferencen har udsendt gennem sine Cirkulærer, synes disse Mæglere paa ingen Maade at have indskrænket deres Virksomhed; tværtimod har de maaske

i den forløbne Sæson været endnu mere aktive end tidligere, hvad der i høj Grad har været medvirkende til yderligere at svække Markedet. Man formener derfor, at Konferencen nu uden Tøven bør gribe til kraftige Forholdsregler for at faa dette Uvæsen stoppet.

I Konferencens Cirkulærer er som sædvanlig bleven offentliggjort de Tilfælde af uheldige Kutymere etc., som er bleven indberettet til Sekretariatet, og det har vist sig, at disse Meddelelser har vundet stor Paaskønnelse blandt Medlemmerne. Det vilde imidlertid tjene Konferencens Interesser i endnu højere Grad, om ikke blot Medlemmerne men ogsaa Skibsførere vilde gøre sig det til Regel at indsende alle de Oplysninger i saa Henseende, som maatte komme til deres Kundskab.

Uddrag af Konferencens Regnskab for det forløbne Aar.

Indtægt.				Udgift.			
	£	sh.	d.		£	sh.	d.
Saldo fra forrige Aar.	1,293	19	8	Lønninger, Husleje, Kontorudgifter.	1,149	14	11
Kontingent	2,592	9	9	Konferencens Hamburgermøde i 1907 og Bestyrelsesmøde i 1908 i Kjøbenhavn.	443	9	6
Renter	53	19	2	Rejseudgifter for Bestyrelsen og Sekretæren	367	12	5
				Inventar Konto	24	11	3
				Trykningsudgifter m. m.	239	12	3
				Honorar til juridisk Konsulent.	100	12	8
				Honorar til Revisor	51	17	0
				Overskud	1,562	18	7
	3,940	8	7		3,940	8	7

Kjøbenhavn, d. 11. September 1908.

Paa Søndag, d. 13. ds., afholdes i Stiftelsen Bombebøssens paa Kristianshavn en Festlighed i Anledning af 150 Aarsdagen for Stifteren, Kommandør Peter Norden Søllings Fødsel.

Bombebøssens nuværende Direktion bestaar af følgende Herrer:

Kommandør J. N. Sølling (Formand),
 Kommandør P. C. U. Jessen,
 Kaptajn A. V. Knudsen,
 Kaptajn Otto Hansen,
 Konsul Johan Hansen,
 Mønstringsbestyrer, Kapt. P. E. Glahn,
 Kaptajn, Direktør H. Wolfhagen,
 Grosserer Wm. Heering,
 Nationalbankdirektør J. P. Winther.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

Kielerkanalen. I Følge Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamburg vil Kielerkanalen i Anledning af militære Øvelser være lukket som følger:

1) Ved Brunshüttel for østgaaende Skibe fra d. 12. ds. c. Kl. 2 Em. til c. Midnat mellem d. 12. og d. 13. ds.;

2) ved Holtenau for vestgaaende Skibe, der ikke skal videre end til Rendsburg, fra d. 12. ds. c. Kl. 4 Em. til d. 13. ds. c. Kl. 12 Middag;

3) ved Holtenau for vestgaaende Skibe, der skal videre end til Rendsburg, fra d. 12. ds. c. Kl. 2 Nat til d. 13. ds. c. Kl. 12 Middag.

Havnen i Buenos Aires. Buenos Aires, d. 5. September. (R. B.) Deputeretkamret har vedtaget en

Lov, hvorved Regeringen bemyndiges til at anvende 27 Millioner Pesetas til Forbedringer af Havnen.

Fragtmarkedet.

I det hele og store er der ingen særlig nævneværdige Forandringer indtraadt siden vor forrige Beretning. Alle Vegne er der et særdeles liberalt Tilbud af Tonnage, saa at Befragterne ikke har den ringeste Vanskelighed ved at skaffe sig det Rum, som de behøver, til billige Fragter, og de benytter sig i saa vid Udstrækning som muligt af Lejligheden, men næsten alle de stedfundne Befragtninger har været for denne Maanedes Lastning, idet Rederne ikke slutter forud til de nu gangbare lave Rater. Fra Azoff og Sulina var der en Kende bedre Tendens, og fra sidstnævnte Plads betaltes 6/3 for store Dampere L. H. A. R., medens Azoff sluttede til 7/9 anys, 8/3 Hamburg. Det østlige Marked er stadig meget flovt, Nordamerika viser heller ikke meget Liv, og fra Wilmington betaltes kun 20/ for Bomuld til Liverpool eller Bremen. La Plata Markedet er uforandret paa Basis af 10/6 à 11/ fra San Lorenzo Grænsen, 9/ fra Buenos Aires, 9/3 Bahia Blanca. Østersøen viser mærkværdigvis endnu ikke nogen Bedring; der synes at komme lidt Korn frem fra de russiske Pladser og Königsberg, men det er ikke nær nok til at kunne øve nogen Indflydelse paa Trælastfragterne, som vedblivende er særdeles lave. Kulfragterne fra Østkysten til Østersøen er omtrent uforandret paa Basis af 3/7½ à 3/9 Kronstadt, 3/9 à 3/10½ Swinemünde, 4/3 Kiel, 4/ à 4/9 danske Provinshavne (1,000/1,600).

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asten's S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs 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.

2095. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3, m, i Laugholm-Løb 3, m, i Svanholm-Løb 2 m, i Kobber-Løb 3, m. Der er saaledes for Tiden 3, m Dybde mellem Nordøen og Limfjorden.

2096. Fyr tændt. Brimnes. Seydisfjærd. Islands Ø.-Kyst. Den 1ste Septem-ber 1908 tændes et hvidt, fast Fyr paa Brimnes. (Kort Nr. 55, 88, 114, 191, 192, 194 og 214. Islandske Lods, Side 111. Fyrfort., Nr. 545 A.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2097. Forestaaende Forandring af Fyr. Fyrskibet »Svinbådan«, Sundet. Svørrig. Omtront d. 1. September 1908 forandres Fyret paa Fyrskibet »Svinbådan« til eet rødt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Skibe naar en taarlignende Fyrmast i Stedet for de nuværende to Master. (Kort Nr. 127, 144, 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Lods, Side 249.)

2098. Fyr slukket. Råa. Sundet. De to røde, faste Ledefyr ved Råa er slukket, da de er overflødige efter det nye Havnefyrs Tænding. 55° 59' 35" N. Br. 12° 44' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 181.)

2099. Vrag. Sandhammeren SV. Østersøen. Et Skib er sunket 5 Sm S. 53° V. fra Sandhammeren Fyr. 2 Mastetopper rager 1 m over Vandet. En Lystonde, der viser grønt Blink, er udlagt tæt S. for Vraget.

2100. Drivende Vrag. Sandhammeren Fyr. SV. Østersøen. I Følge Telegrammer af 7. September 1908 fra »Marineamt« i Berlin, er Vraget af et lille Sejlskib observeret drivende paa 55° 19' N. Br. 14° 1' Ø. Lgd.

2101. Forestaaende Tænding af Fyr. Oseløund. Svørrig. To røde, elektriske, faste Fyr skal tændes ved den inderste kaj i Oseløund Havn. Afstand mellem Fyrene e. 95 m. Holdt overet i c. 50 t. S. leder de til Havnen.

2102. Taarn opført. Vestra Kummelgrund. Botniske Bugt. Finland. Paa den Vestra Kummelgrund er opført et 16, m højt Udsigtsstaarn. 62° 9' N. Br. 21° 18' Ø. Lgd.

2103. Farvand afmærket. Abo og Ålands Distrikt. Et 4, m Farvand er af-

mærket til Galtby Dampskibsbro. 60° 11' N. Br. 21° 33' Ø. Lgd.

nelop fri S. om Stromhøllepynten. Flammens Højde: 7, m. Lysevnen: 6 og 4 Sm, henholdsvis for hvidt og rødt Lys. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 19' 55" N. Br. 3° 12' 15" Ø. Lgd.

2126. Oplysning om Fyr. Rote Kliff. Syllt. Slesvig. Tyskland. Lysevnen for Blinkene fra Rote Kliff Fyr er 28, m, for det faste Lys 23 Sm. Det røde Fyrmerkefyrl har en Lysevne af 18, m. Fyret viser fast Lys 151 Sek., Mørke 21 Sek., Blink 12 Sek., Mørke 25 Sek., 54° 56' 53" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 551. Kjøbenhavn 1908.)

2127. Opmaalingsvægere inddraget. Rote-Kliff-Sand S. De 4 Vægere, der var udlagt til Brug under Opmaalning S. for Rote-Kliff-Sand, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1760. Kjøbenhavn 1908.)

2128. Grund fundet. Loreley Banke NØ. Et 8, m Sted er fundet NØ. for Loreley Banke. 54° 13' 59" N. Br. 8° 3' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180.)

2129. Grund fundet. Wurst. Aussenwaser. En 6 m Plade er fundet lige ud for Tønde Nr. 18 i Wurster Farvand. 53° 41' 9" N. Br. 8° 25' 4" Ø. Lgd.

2130. Stormvarselsignaler gives atter. Brake. Unterwaser. Ved Brake gives nu atter Stormvarselsignaler. 53° 19' N. Br. 8° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1552. Kjøbenhavn 1908.)

2131. Belysning af Havnearbejder. Vegesack. Unterwaser. Belysningen ved Bremer Vulkan Værit forlænges. Pælene, der er nedrammet neden for Fährer Løse-plads, belyses saaledes: Pælen længst oppe ad Floden og to andre e. 33 og 100 m længere nede hver med en hvid Lanterne. Fra Pærammen med Ramlukken vises 3 Lanterner, hvid, rød, hvid, lodret for hinanden, og om Dagen en rød Cylinder. 53° 10' N. Br. 8° 36' Ø. Lgd.

2132. Tønde udlægges. Wilhelmshaven. Jade. Ud for Møllehovedet ved Havneindløb i Wilhelmshaven, udlægges en rød Spiritønde med Flag i 2 m Vand. 53° 30' N. Br. 8° 8' Ø. Lgd.

2133. Fyr midlertidigt slukket. Borkum. Fra den 7de September 1908 vil Fyret i Borkum store Fyrtaarn være slukket i c. 14 Dage. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 1468. Kjøbenhavn 1908.)

2134. Grund tillægt. Tønde flyttes. Ems. Emslühruplate er tiltaget N. efter, saaledes at der findes 3 m Vand i Linien mellem Tønderne WN og WØ. Paa denne Strækning bør man holde midt i Farvandet. Tønde WF i Westeroms skal flyttes til 53° 35' 0" N. Br. 6° 35' 44" Ø. Lgd.

2135. Vrag. Holland N. Et Vrag ligger sunket N. for Ameland, paa 53° 41' N. Br. 5° 40' Ø. Lgd. En rød Mast rager 1 m over Vandet.

2136. Dybde. Mølsøgat. Zoogat van Texel. Holland. Paa Mølsøgat In-derbarre er Dybden 3, m i det 300 m brede Farvand V. for Linien mellem Mølsøgat Lystønde og Stumpønde Nr. 3 med Kryds.

2137. Fyr slukket. Verogat. Det hvide, faste Fyr ved Vagthuset (Oostwater-ringsdijk), Verogat, paa 51° 33' N. Br. 3° 39' Ø. Lgd., er slukket og Fyrpælen borttaget.

2138. Afmærkning forandret. Nyt Farvand afmærket. Zuidergat. Westerschelde. Den sorte Lystønde Nr. 31 i Zuidergat er nu rød og sort vandret stribet og ligger paa 51° 22' 59" N. Br. 4° 2' 29" Ø. Lgd. Stumpønderne Nr. 31 a og 33 er inddraget og en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 33 med Kægle er udlagt paa 51° 22' 44" N. Br. 4° 3' 13" Ø. Lgd. Vinklerne i Fortyrene for Ledelinierne Walsøorden og Groencudijk er forandret overensstemmende med Flytningen af Lystønde Nr. 31.

Et Farvand for smaa Fartøjer er afmærket over Platon van Walsøorden.

2139. Dybde. Bankje van den Wandelaar. Zoogat van Viissingen. Paa Bankje van den Wandelaar er fundet 6, m Dybde, fra Lisseweghe i N. 50° V. og fra Oslønde Fyr i N. 23° Ø. 9, m Sm. 51° 0' 23' N. Br. 3° 2' Ø. Lgd. (Kort Nr. 131.)

2140. Tønde udlagt. Black Deep. Thomsen. England. Den 1ste September 1908 udlægges en gul og grøn lodret stribet Spidstønde c. 1, m Sm N. 36° Ø. fra Lystønde D3 ved Lossepladsen i Black Deep. Tønden er Skibsarten uvedkommende. 51° 33' N. Br. 1° 14' Ø. Lgd.

2141. Dybde paa Vrag. Harwich. Vragmasten, der stod 2 Sm N. 9° Ø. fra

Et 4,2 m Farvand er afmærket til Heplot Dampskibshavn. 60° 11' N. Br. 21° 26' Ø. Lgd.

2104. Afmærkning inddraget. Kapornemska Bukten. Finske Bugt. Afmærkningen i Kapornemska Bukten er inddraget permanent.

2105. Grund fundet. Nerva NB. Finske Bugt. En 7,2 m Grund er fundet 5400 m NØ. t. N. fra Nerva Banke. (Kort Nr. 155).

2106. Afmærkning foretaget. Viborg Distrikt. Finske Bugt. Følgende nye Vagere er udlagt i Viborg Distrikt:

En Vager med Kors ved Stjmandsgrund 1/2 Sm S. t. V. for Westkanien Punt. 60° 28', N. Br. 27° 48' Ø. Lgd. En Vager V. for Lybecks Sten, c. 320 m S. t. V. for Westkanien Punt. 60° 28', N. Br. 27° 47', Ø. Lgd. En Vager Ø. for Ørn-hjelms Grund, c. 260 m fra Puuluto Holme. 60° 29', N. Br. 27° 48' Ø. Lgd. En Vager med Kors ved Lindborgs Stenur, 1/2 Sm SØ. fra Toholm SØ. Punt. 60° 29', N. Br. 27° 47', Ø. Lgd. En Vager N. for Puuluto Stenref, der strækker sig ud fra Puuluto N.-Punt. 60° 29', N. Br. 27° 46', Ø. Lgd. En Vager S. for Toholms Sødra Stenref, der strækker sig ud fra Toholm S.-kyst. 60° 30', N. Br. 27° 47', Ø. Lgd. En Vager V. for Palosaari Västra Stengrund, c. 320 m fra Palosaari N.-Punt. 60° 28', N. Br. 27° 47', Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2107. Klokketønde midlertidig inddraget. Peterhoff Red. Nerva-Bugt. Finske Bugt. Rusland. Herberts Klokketønde paa Peterhoff Red er midlertidig omlyttet med en hvid Tønde.

2108. Oplysning om Rednings-Station. Greiswalder Oie. Tyskland. Greiswalder Oie Rednings-Station er vedhvilende forsynet med Raketapparat. 54° 15' N. Br. 13° 55', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1673. Kjøbenhavn 1908).

2109. Vrag borttaget. Greiswalder Bødden. Vraget af Fartøjet, der har sunket c. 1000 m SV. for Gross Stinber Bank, er borttaget og Afmærkningen ind-draget. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1539. Kjøbenhavn 1908).

2110. Fyrskibet »Fehmarnhalte« ombygget. Femerhøbt. I Følge Telegram fra Marineministeriet i Berlin er Fyrskibet »Fehmarnhalte« ombygget med et Kesselværksskib.

2111. Vrag. Femern Ø. En Uddrivningsmaskine »Gebr. Goehland Hüsselsdorf N. 8« er sunket i 10 m Vand ved Femern Ø.-Kyst, paa 54° 27', N. Br. 11° 17', Ø. Lgd. En grøn Lystønde, mærket »Wreck«, der viser grovt Lys med Et-Fornør-kæser hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., er udlagt Ø. for Vraget i 11 m Vand.

2112. Sunket Vrag. Wester Markesdorf VNV. Østersøen. I Følge Telegram fra Marineministeriet i Berlin, er et Selskabs skib sunket paa 54° 34', N. Br. 10° 48', Ø. Lgd.

2113. Forestaaende Tænding af Fyr. Falshøft. Flensborg Fjord. Slesvig-Tyskland. I Lobet af Sommeren 1909 skal der tændes et Fyr ved Falshøft, paa S.-Siden af Indløbet til Flensborg Fjord. Fyret skal vise Lys med Fornørkæser, rødt Lys fra N. 56 1/2° V. til N. 32° V., hvidt Lys herfra til N. 15° Ø., rødt Lys herfra til N. 75° Ø., hvidt Lys herfra til S. 39 1/2° Ø., rødt Lys herfra til S. 24° Ø. Flam-mens Højde: 25 m. Synsvinden: 15 Sm. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160).

II. Kattegat og Skagerrak.

2114. Mindre Dybde. Frederiksstad. Norge. En Damper har roret Grundet med 7,2 m Dybde i midt i Søjløbet c. 1 Kbl oron for Gaansingene Fyrflamme i Frederiksstad V.-lige Indløb, hvor Kortet viser 9,2 m Dybde. 59° 10', N. Br. 10° 33', Ø. Lgd.

2115. Baer fundet. Hanks SV. Følgende Baer er fundet ved Hanks SV.-Side:

En 3,2 m Baer mellem Varden paa Gaanskjær og Stagen paa Pigerunden.

En 1,2 m Baer c. 1 Kbl SØ. for Stagen paa Pigerunden.

En 3,2 m Baer c. 1 Kbl NV. t. V. fra Jerustagen paa Pigerunden.

2116. Baer fundet. Eidangerfjorden. En 0,2 m Baer, Kalkhaen, er fundet c. 100 m V. for Kato N.-Punt. 59° 6', N. Br. 9° 42', Ø. Lgd. (Kort Nr. 156).

2117. Baer fundet. Afmærkning forandret. Bæverskjærhaen. Jomfru-

landsrenden. Mellem Bæverskjærhaen og Bæverskjærerne er fundet nogle Baer. Den sorte og hvide Stage paa den V.-lige Bæverskjærhaen er ombygget med en sort Stage, som man skal gaa N. om.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2118. Baer fundet. Glsund og S.-lige. Norge. En 6,2 m Baer c. 2 Kbl V. t. N. for Nedre Bakskind Fyrflamme. 69° 21' 9" N. Br. 18° 5' 34" Ø. Lgd.

En 1,2 m Baer c. 1 1/2 Kbl fra Østre Finjordgrund i Reining af den NV.-lige 1,2 m Finjordgrund. 69° 16' 44" N. Br. 17° 57' 31" Ø. Lgd.

En 5,2 m Klippegrund i Farvandet forbi Finnes, c. 150 m V. t. N. fra Bjørnhines. 69° 14' 6" N. Br. 17° 58' 12" Ø. Lgd.

En 7,2 m Baer i Finjord. 69° 12' 15" N. Br. 17° 59' 40" Ø. Lgd.

En 4,2 m Baer 4 1/2 Kbl SV. t. V. 1/2 V. fra Grundseenskjær. 69° 10' 38' N. Br. 18° 1' 40" Ø. Lgd.

2119. Baers Bølggenet. Fauskevaag—Grestholmene. 6,2 m Baen, Skallen eller Sorskallen, ligger i Mærkerne »Sandtorv Brittkynging overet med Laugkvætes Fyrflamme« og »Blaafieldvarden højet N. for Svartskjær Banke (over det højeste af Skæret)«.

4,2 m Baen, Nordskallen, ligger i Mærkerne »Regelnaaken syrlig over V.-Kant af Stiegelholmen« og »Kilboheia over Holmen midt i Grestholmvaalen«.

2120. Fyrflammes Lysrinkel. Hesholmen. Lysel i Hesholmen Fyrflamme er fornyet fra S. 67° Ø. til S. 50° Ø., og ikke fra S. 67° Ø. til S. 90° Ø. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1984. Kjøbenhavn 1908).

2121. Fyrflamme midlertidig slukket. Selvær. Selvær Sundte Fyrflamme er beskadiget og midlertidig slukket. Den tændes igen saa snart Islandsetelse har fundet Stet.

2122. Baer fundet. Indre Kvara. En 5 m Baer er fundet 260 m S. 17° V. for Bonesskjær S.-Punt. 66° 29' 8" N. Br. 12° 58' 45" Ø. Lgd.

2123. Fyrflamme forandret. Almenningsvær. Almenningsvær Fyrflamme, der viser Lys med Fornørkæser, er flyttet til Østre Fornads og tændes den 5te Sep-tember 1908. Lysel er hvidt fra S. 15° V., fri Ø. om Krosskjær, til S. 3° V., fri V. om Marflæsa. rødt derfra gennem S. til S. 19° Ø., fri Ø. om Sur-Krakke, Krak-taten og Langlaren, hvidt derfra til S. 22° Ø., fri V. om Gauskjær, grønt derfra til S. 68° Ø., netop fri N. om Grundklarene, hvidt derfra til S. 69° Ø., fri S. om Kaaupa, rødt derfra gennem Ø. til N. 50° Ø., fri N. om Kjaelaren, hvidt derfra til N. 44° Ø., fri Ø. om Vornhaen, grønt derfra gennem N. til N. 8° V., fri V. om Kaanskjærerne og Djupfaldet, hvidt derfra til N. 12° V., fri Ø. om Bretlaren og Dreftesne, rødt derfra til N. 36° V., fri V. om Baren og Brejferund, hvidt derfra til N. 39° V., fri Ø. om Borklæken, grønt derfra til N. 73° V. Flammens Højde: 27,2 m. Lysevnen: 7,4 og 3. Sm. henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 64° 11' 35" N. Br. 10° 8' 20" Ø. Lgd. Brandetid: 1ste August—1ste Mai.

2124. Baer fundet. Dalsfjorden. I den ydre Del af Dalsfjorden er følgende Baer fundet:

To 3,2 m Grunde ontrent midt imellem Snekkelolmen og Svina, ud for Indløbet til Ankerpladsen ved Haarvaagen. 61° 18' N. Br. 5° 6', Ø. Lgd.

En 0,2 m Grund N. for Lundo i Indløbet til Ankerpladsen ved Brechvaag. 61° 17', N. Br. 5° 8', Ø. Lgd.

En 0,2 m Grund ved Kysnes V.-Side, midt i Sølviigen. 61° 18', N. Br. 3° 8', Ø. Lgd.

Flere Grunde Ø. for Sveskjærerne uden for Helleviken. 61° 18', N. Br. 5° 11', Ø. Lgd.

2125. Forestaaende Tænding af Fyrflamme. Hølleren. En Fyrflamme, der viser Lys med Gruppelfornørkæser, tændes den 10de September 1908 ved Hølleren, Vællestrommen. Lysel er hvidt fra S. 3° Ø., midt over Ankerpladsen ved Flesland, gennem S. til S. 9° V., fri Ø. om Hesholmen, rødt derfra gennem V. til N. 51° V.,

Sunk Fyrskib, er forsvundet. Der er 7¹/₂ m Vand over Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1939. Kjøbenhavn 1908).

2142. Tønde inddraget. Leith. Skotland. Den sorte Stumtønde paa Kail-yards Ledger N.-Side, 5 Kbl N. 58° 0' fra East Pier Fyr. Leith Harbour, er inddraget. 55° 59' N. Br. 3° 10' Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2143. Undervands-Klokke til Forsøg. Havre. Frankrig. En Undervands-Klokke er til Forsøg udlagt 35 m uden for Yderkanten af den N.-lige Moles Hoved og tæt ved Yderenden. Paa Klokken staa Fire-Slag med 4 Sek. Pause mellem Slagene og 6 à 7 Sek.s Pause mellem Grupperne. Den er ved Kabler forbundet med N.-Molen, hvorfor man ikke maa komme denne for nær, men bør holde sig S. for Linien fra Molehovedet til det grønne Fyr i Bunden af Forhavnen. 49° 29' 13" N. Br. 0° 5' 27" Ø. Lgd.

2144. Advarsel. Tønde inddraget. Admiralty Harbour. Dover. England. En Løgter arbejder med Udlægning af Fortøjninger 1 1/2 Kbl N. 53° Ø. fra Fyret paa Prince of Wales Pier. Man skal gaa rigeligt uden om Løgteren og passere den med langsom Fart. Naar Dykker arbejder, vises et rødt Flag fra et Fartøj.

Fortøjtønde A. 18, 620 m N. 37° Ø. fra Fyret paa South Breakwater V.-Ende, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1774. Kjøbenhavn 1908).

2145. Søjlanvisning. Lystønde udlagt. Dover Harbour. Man skal holde S.-Skel, ikke N.-Skel, i Ledelyrene for West Channel for at gaa fri af Stilladserne ved South Breakwater.

En grøn Lystønde, der viser grønt Lys med Formorkelser, er udlagt 1/2 Kbl S. 63° Ø. fra South Breakwater V.-Ende og skal blive liggende indtil Stilladserne er fjernet, og Fyrene bragt i endelig Orden.

South Breakwater hedder fremtidig The Detached Mole. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2054. Kjøbenhavn 1908).

2146. Lystønde udlagt. Fyr slukket. Calshot. Southampton. Den 1ste September 1908 ombyttes Black Jack eller Castle Tønde, Calshot Spit, der ligger 3 1/2 Kbl S. 59° Ø. fra Calshot Castle, med en sort og hvid lærnet Lystønde, Black Jack, der viser hvidt Lys med Formorkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. 50° 49' N. Br. 1° 18' V. Lgd. Samtidig slukkes det hvide, faste Fyr paa Calshot Castle.

2147. Oplysning om Fyr. Bideford. England V.-Kyst. Bideford lave Fyr lyser nu fra S. 75° V. gennem V. til N. 51° V. 51° 4' 2" N. Br. 4° 12' 3" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1563. Kjøbenhavn 1908).

2148. Klokketønde flyttet. Port Talbot. Swansea Bay. Wales. Den røde Klokketønde med hvidt Bur ud for Port Talbot er flyttet 1 1/2 Sm S. 66° V. hen og ligger nu 2 Sm S. 62° V. fra South Breakwater Fyr. Tønden angiver Grænsen for Lededistriktet. 51° 34' N. Br. 3° 51' 3" V. Lgd.

2149. Klipper bortsprængt. Tønde inddraget. Ardrossan Harbour. Firth of Clyde. Skotland V.-Kyst. Grinnan Rock Extension, der strakte sig 27 m S. ud fra Grinnan Rock Fyr, er bortsprængt til en Dybde af 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

Den sorte Stumtønde 18 m S. 21° V. fra Grinnan Rock Fyr er inddraget.

2150. Lystønde inddraget. Dublin Bay. Irland Ø.-Kyst. Den sorte Lystønde, der viste grønt Lys med Formorkelser, og som var udlagt til Forsøg 2 Kbl N. 64° V. fra South Burford Bank Lystønde, er inddraget. 53° 18' 4" N. Br. 6° 1' 3" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 141. Kjøbenhavn 1908).

2151. Fyrskibet »Blackwater Bank« atter udlagt. Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet »Blackwater Bank« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. 52° 31' N. Br. 6° 4' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 527. Kjøbenhavn 1908).

Sebenico Havn ved SV.-Kanten af Klippegrunden ud for Banegaarden, fra det røde Havnefyr paa Molehovedet i S. 43° Ø. 550 m, og fra Paklens Banke i N. 85° Ø. 43° 44' N. Br. 15° 53' 3" Ø. Lgd.

2177. Fyr brænder uregelmæssigt. Pelagosa. Pelagosa Fyr brænder indtil videre uregelmæssigt. 42° 23' N. Br. 16° 15' 3" Ø. Lgd.

2178. Gaa langsomt. Cattaro. Stedet, hvor der arbejdes ved Molebygning i Cattaro Havn, skal passeres langsomt. 42° 25' N. Br. 18° 46' Ø. Lgd.

2179. Grund fundet. Alazo Nisi SV. Furni Islands. Grækenland. En 5,2 m Klippe ligger paa Ø.-Kanten af 24 m Grunden, 4 Kbl S. 61° V. fra Alazo Nisi V.-Ende. 37° 31' N. Br. 26° 25' 3" Ø. Lgd.

2180. Tønder findes ikke. Dardaneller. Tyrkiet. Det rapporteres, at den røde og hvide Tønde ved Ajiani Banke paa 40° 12' N. Br. 26° 28' Ø. Lgd. og den røde og hvide Tønde ved Menderes Banke paa 40° 0' N. Br. 26° 14' 3" Ø. Lgd. ikke findes mere.

2181. Fyrskibs Plads. Bosporus N. Sortehav. Fyrskibet ved det N.-lige Indløb til Bosporus er rapporteret at ligge paa 41° 27' 15" N. Br. 29° 14' 30" Ø. Lgd.

2182. Fyr tændt. Zonguldak. Sortehav. Den 8de September 1908 tændes Zonguldak Bournon hvide Blinkfyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1373. Kjøbenhavn 1908).

2183. Belysning forandret. Afmærkning. Bizerte. Tunis. Ved Bizerte er følgende Forandringer foretaget:

En rød Lystønde med Kegle, der viser grønt, fast Lys, er udlagt ved SØ.-Kanten af Grunden, der strækker sig ud fra Grunden Sidi Salah, 545 m S. 47° Ø. fra Belvédère de l'Amirauté. 37° 14' 53" N. Br. 9° 50' 43" Ø. Lgd.

En rød Lystønde med Kegle, der viser grønt, fast Lys, er udlagt c. 180 m S. 42° V. fra Belvédère de l'Amirauté. Den røde Baake, der afmærkede S.-Kanten af Baie de l'Amirauté er inddraget.

Det røde, faste Fyr paa den S.-lige Baake ved Barrage des Pécheries er slukket. En rød Lystønde, Mi-distance, der viser grønt, fast Lys, er udlagt i Lac de Bizerte 2640 m S. 42° Ø. fra Pointe des Grêbes. 37° 11' 55" N. Br. 7° 28' 51" Ø. Lgd.

I Lobel, mellem Kanalen og Barrages des Pécheries er udlagt:

En rød Tønde i 9,5 m Vand, c. 755 m N. 51° Ø. fra Sebra Fyr, en sort Tønde i 11 m Vand, c. 825 m N. 67° Ø. fra samme Fyr, en sort Tønde i 9,5 m Vand, c. 635 m Ø. for samme Fyr. Paa disse 3 Tønder anbringes Lanterne ved Paketaarnernes Ankonst eller Afgang. En sort Tønde i 9,5 m Vand c. 755 m S. 42° Ø. fra Sebra Fyr, en sort Tønde i 11 m Vand, c. 765 m S. 19° Ø. fra samme Fyr.

En rød Tønde i 8 m Vand, c. 225 m S. 19° Ø. fra samme Fyr, en rød Tønde ved SØ.-Kanten af Grunden Sidi Salah, c. 345 m S. 45° Ø. fra Belvédère de l'Amirauté, til Erstatning for den hvide Baake, over hvis murede Fundament der er 2, m Vand. Fem Fortøjtønder, mærket 0—4, tværs over Baie Ponty til Brug for smaa Fartøjer, fire Fortøjtønder, mærket 14 og A, B, C, langs 10 m Kurven mellem Pointe Sebra og Pointe de l'Amirauté, ni store Fortøjtønder, mærket 5—13 fra SV. mod NØ, langs Indløbets S.-Side, to smaa Fortøjtønder, mærket DP 1 og DP 2, i Bugten mellem Hospitaliet og Kas el Kren.

I Baie de Sebra er udlagt:

En rød Tønde i 8,5 m Vand, 595 m N. 32° Ø. fra Sebra Fyr, en sort Tønde i 8,5 m Vand, 275 m N. 35° Ø. fra samme Fyr, en sort Tønde i 8,5 m Vand, 255 m N. 29° V. fra samme Fyr, tre Fortøjtønder, mærket 1, 2 og 3, midt i Bugten, til Brug for Skibe med ikke over 7 m Dybgæende.

I Baie de Ponty er udlagt tre smaa, røde Fortøjtønder ved 4 m Kurven.

I Lobel, mellem Barrage des Pécheries og Lac de Bizerte er udlagt: en sort Tønde med Cylinder, der kan vise rødt, fast Lys, i 11 m Vand, 85 m S. 64° V. fra den S.-lige Baake ved Barrage des Pécheries. 37° 14' 29" N. Br. 9° 49' 49" Ø. Lgd. En rød Tønde med Kegle, der kan vise grønt, fast Lys, i 12 m Vand, 270 m S. 70° Ø. fra Pointe Carouba. 37° 14' 30" N. Br. 9° 49' 37" Ø. Lgd. En rød Tønde med Kegle, der kan vise grønt, fast Lys, i 9,5 m Vand. 165 m S. 30° Ø.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2152. Taagesignal gives midlertidig ikke. La Bauche. Loire. Frankrig. Taagesignalet ved la Blanche Fyr er ude af Virksomhed den første Halvdel af September 1908. 47° 10' 39" N. Br. 2° 28' 57" V. Lgd.

2153. Afmærkning forandret. Arcahon. I Bassin d'Arcahon er den røde Spirtønde Nr. 2 med Kogle flyttet 180 m N. hen til 44° 33' 7" N. Br. 1° 17' 0" Ø. Lgd.; den sorte Spidstønde Nr. 5 med Cylinder er flyttet 740 m SV. hen til 44° 33' 15" N. Br. 1° 16' 22" V. Lgd.; den sorte Spidstønde Nr. 9 med Cylinder er flyttet 580 m SSV. hen til 44° 34' 30" N. Br. 1° 14' 24" V. Lgd.; den sorte Spidstønde Nr. 11 med Cylinder er flyttet 960 m S. hen til 44° 36' 24" N. Br. 1° 13' 58" V. Lgd.; den røde Tønde Nr. 10 med Kogle er flyttet 280 m N. hen til 44° 39' 14" N. Br. 1° 12' 52" V. Lgd.; den røde Tønde Nr. 12 med Kogle er flyttet 350 m NØ. hen til 44° 39' 46" N. Br. 1° 12' 0" V. Lgd. Ved Bane de Maponchelle S.-Kant udlægges en hvid Tønde midlertidig til højre for Broen ved Eyrac paa 44° 40' 8" N. Br. 1° 10' 15" V. Lgd.

2154. Tønders Farve. Rio Guadaluquivi. Spanien SV.-Kyst. I den første Halvdel af September 1908 forandres Farven paa Tønderne i Mundingen af Rio Guadaluquivi, saaledes, at Tønderne om Skyrhord for Indgaaende bliver røde og om Bøghord sorte med Cylinder.

2155. Forestaaende Forandring af Fyr. Birch Point. Miscou Island. Chaleur Bay. New Brunswick. Birch Point Fyr forandres den 15de Oktober 1908 til et hvidt Blinkfyr, der hver 7½ Sek. viser To-Blink, Blink 0 Sek., Morke 1 Sek., Blink 0 Sek., Morke 5 Sek., Flammens Højde: 25 m. Lysevnen: 14 Sm. Linse-apparat af 3de Orden. 24, i højt Fyrtårn.

2156. Lystønde udlagt. Sydney Harbour. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Den sorte Stumpstønde ud for S. E. Bar er omhyldet med en sort Lystønde, der viser rød Lys med Fornørkelse 3 Kbl VAV. for Sydney Bar Fyr i 14 m Vand, 46° 12' 36" N. Br. 60° 13' 57" V. Lgd.

2157. Klokketønde udlagt. Horseshoe Ledge. St. Margaret Bay. Nova Scotia S.-Kyst. En rød Klokketønde, mærket »Horseshoe Ledge«, er udlagt i 20 m Vand, ½ Sm Øst for Horseshoe Ledge. 44° 28' 18" N. Br. 63° 58' 24" Ø. Lgd.

2158. Taagesignal oprettet. Peck Point. Cumberland Basin. Chignecto Channel. Bay of Fundy. New Brunswick S.-Kyst. Ved Peck Point Fyr gives Taagesignal med Diaphone med Et-Stød hver 55 Sek., Stød 5 Sek., Pause 50 Sek. Hvid, firkantet Bygning.

2159. Midlertidig Fyr tændt. Head Harbour. Campbell Island. Bay of Fundy. New Brunswick. Medens Head Harbour Fyrtårn repareres i Septemher og muligvis en Del af Oktober 1908, slukkes Fyret og et midlertidigt, svagere, hvidt, fast Fyr holdes tændt.

2160. Tønde udlagt. Seven Foot Rock. Pond Island. Blue Hill Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er udlagt i 24 m Vand, tæt SØ for Klippespidsen med 2,1 m Vand, der ligger ½ Sm N. for Pond Island, fra Ship and Burges Banke i N. 64½° V. og fra Lamp Island højre Kant i N. 22½° Ø. 44° 14' 20" N. Br. 68° 28' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1901. Kjøbenhavn 1908).

2161. Grund fundet. Harricana Island V. Muscote Rivee Channel. Maine. En Grund, hvorpaa der er mange Sten og som har en mindste Dybde af 3 m, er fundet i 240 m V. for Harricana Island. 43° 59' 21" N. Br. 69° 57' 51" V. Lgd.

2162. Afmærkning forandret. Ipswich Harbour. Massachusetts. Lobster Rock Tønde Nr. 6 er inddraget og en Spidstønde, Bass Rock Tønde Nr. 6, er udlagt i 1,1 m Vand, fra Knobbs Beach Redningsstation i S. 27½° V., og fra Bass Rock Banke i S. 33½° V. ¼ Sm.

2163. Fyrskibet »Pollock Rip« flyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. Fyrskibet »Pollock Rip« Nr. 47 er nu flyttet i S. 187½° V. hen og ligger i 10 m Vand, fra Monomy Point Fyr i S. 67½° Ø. 4 Sm., og fra Nantucket (Great Point) Fyr i N. 35° Ø. 41° 32' 0" N. Br. 69° 54' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1783. Kjøbenhavn 1908).

2164. Forestaaende Udlægning af Tønde. Rose and Crown Shoal. Nantucket Shoals. Massachusetts. Omtrint den 16de September 1908 udlægges Rose and Crown Stumpstønde Nr. 1 i 14 m Vand ved Rose and Crown Shoal NØ.-Kant. 41° 20' N. Br. 69° 44' V. Lgd.

2165. Grund tiltaget. Tønde flyttet. Middle Ground. Vineyard Sound. Massachusetts. Middle Ground er tiltaget Ø. efter, hvorfor Middle Ground East End rød og sort vandret stribet Stumpstønde er flyttet 120 m Ø. hen i 6,1 m Vand.

2166. Tønder inddrages. New York Lower Bay. Den 1ste November 1908 indruges Gedney Entrance Main Channel Stumpstønde G E I og Bayside Range Channel Spidstønde B 2 permanent.

2167. Forestaaende Forandring af Undervandsignal. Fyrskibet »Five Fathom Bank«. New Jersey. Den 22de September 1908 forandres Undervandsignalet i Fyrskibet »Five Fathom Bank«. Der gives nu Nr. 42 med 4 Slag, Pause 6 Sek., 2 Slag, Pause 12 Sek.

2168. Undervandsklokke anbragt. Fyrskibet »Winter Quarter Shoal«, Virginia. Reserverfyrskib Nr. 91 er nu forsynet med Undervandsklokke, paa hvilken slus Nr. 45, saaledes: 4 Slag, Pause 3 Sek., 5 Slag, Pause 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1912. Kjøbenhavn 1908).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

2169. Fyr slukket. Puerto Mexico (Coatzacoalcas). Veracruz. Mexico. Da Bygningen af Bølgebryderne ved Puerto Mexico er vidt fremskredet, er det hvide Fyr med Fornørkelse paa Flodens V.-Side, 300 m N. 4° V. fra det høje Fyr, slukket. 18° 9' N. Br. 94° 24' V. Lgd. De røde Ledfyr med Fornørkelse, paa Flodens Ø.-Side, er af 4de Orden og leder, holdt overet i S. 18° Ø., mellem Bølgebryderne til Ankerpladsen.

2170. Afmærkning forandret. Laguna de Terminos. Bay of Campeche. Barren ved det V.-lige Indløb til Laguna de Terminos har forandret sig, hvorfor Afmærkningen af Løbet er flyttet.

2171. Fyr slukket og tændt. Roatan Island. Honduras NV.-Kyst. Det røde Fyr paa Cawfish Rock og det hvide Fyr paa Harburd (Bohorrada) Island er slukket. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Coxen Hole. Flammens Højde: 30 m. Synsviddens: 10 Sm. 16° 18' N. Br. 86° 35' V. Lgd.

Et grønt, fast Fyr er tændt paa Revæl ved Coxen Hole Indløb. Flammens Højde: 7,1 m.

2172. Tønder udlagt. Colon Harbour. Panama. Ved Indløbet til Panama Kanalen er udlagt 2 røde og 1 sort Lystønde samt 3 røde Spidstønder og 4 røde Stumpstønder. Tønderne paa Løbets Ø.-Side bliver malet sorte.

VII. Sydamerikas Ø.- og V.-Kyst.

2173. Dybde. Topaze Rock. Chacao Narrows. Chile. Paa Topaze Rock er der 5,1 m Vand, 8½ Kbl S. 21° V. fra Carlemann Point og fra Cincoi Head i S. 58° Ø. 41° 46' 5" S. Br. 73° 42' 30" V. Lgd.

2174. Tidsignal. Coquimbo Bay. En Kanon affyres sauntidlig med, at Tidsignal-Kuglen falder paa Lødskskole-Skibet ved Coquimbo. Dette er flyttet SØ. hen og ligger 350 m S. 61° Ø. fra Fyret paa Passagermolen.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2175. Grund fundet. Bac Mali. Incononata. Gæsterrig-Ungarn. I 6,1 m Grund er fundet SØ. for den Bac Mali, fra Toppen af den Kaleana i S. 63° Ø. 13,1 Kbl og fra Tyre paa Bjærget Vruiac, den Zuit, i S. 63° V. 43° 32' N. Br. 15° 14' Ø. Lgd.

2176. Tønde udlagt. Sebenico. En hvid Spirtønde med Halton er udlagt i

fra Øen S'ra S.-Ende. 37° 14' 11" N. Br. 9° 49' 19" Ø. Lgd. En sort Tonde med Cylinder, der kan vise rodt, fast Lys, i 10 m Vand, 360 m N. 71° V. fra Pointe du Chancel. 37° 13' 52" N. Br. 9° 48' 59" Ø. Lgd. En rod Tonde med Kegle, der kan vise grønt, fast Lys, i 10 m Vand, 620 m S. 45° Ø. fra Pointe du Duar. 37° 13' 43" N. Br. 9° 48' 44" Ø. Lgd. En sort Tonde med Cylinder, der kan vise rodt, fast Lys, i 11 m Vand, 300 m S. 75° V. fra Pointe Shara. 37° 13' 42" N. Br. 9° 48' 55" Ø. Lgd. En sort Tonde med Cylinder, der kan vise rodt, fast Lys, i 11 m Vand, 340 m S. 47° V. fra Ras Kblaoui. 37° 13' 31" N. Br. 9° 48' 56" Ø. Lgd. Lysset tænkes kun paa disse 7 Tonder efter Henvendelse til Havneautoriteterne. 4 smaa, hvide Tonder i Baie de Carouba. I Lac de Bizerte er udlagt: en Tonde 4,900 m S. 23° Ø. fra Minaretten paa Menzel Abderrahman, to smaa Tonder til Afmærkning af Sidi Abdallah gravete Rende. 400 m fra Rendens Begyndelse, en Fortøjtonde 900 m N. 70° Ø. fra Yderenden af Havnens Ø.-Mole.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2184. Baake odelagt. Elefant Ø. Lourenco Marques Bugt. Portugisisk Ø.-Afrika. Baaken paa Gibbon Punt, Elefant Ø V.-Punt, er odelagt. 23° 58' S. Br. 32° 54' Ø. Lgd.

2185. Grunde fundet. Delagoa Bay. Afrika Ø.-Kyst. I Delagoa Bay findes en 4. m Grund, 6½ Sm N. 8° Ø. fra Cockburn Shoal Fyr og en 4. m Grund N. for Donnet Shoal, 9, Sm N. for Cockburn Shoal Fyr, der ligger paa 25° 53', S. Br. 32° 54' Ø. Lgd.

2186. Havnesignal. Davessalam. Tysk Ø.-Afrika. Naar et ankomende Skib er maact til den røde Spiritønde ved Nord-Riff SØ.-Kant, nedhales det tyske Flag paa Signalmasten ved Ost-Fähr-Huk til i Højde med Raacu. Samtidig høres Flaget halvt ned paa Gentager-Stationen ved Bona.

2187. Fyrs Lysvinkel. Dholera. East Cape. Gulf of Cambay. Forindien V.-Kyst. Dholera hvide, faste Fyr lyser fra S. 65° V. gennem S. og Ø. til N. 3° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 718. Kjøbenhavn 1908).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2188. Urent Farvand. Tanah Masa Ø. Batoe-Eilanden. Sumatra V.-Kyst. I Farvandet V. for en Linie fra et Punkt 5 Sm S. for Kg. Anso, SØ. for Pine SØ. Punt, og til Tg. Seiro paa Tanah Masa findes Rev og Skær, som ikke er aflagt i Kortene. Fra Ajer Bangies til P. Tello maa man ikke gaa mellem Tanah Masa og Øerne Masa, Baai osv., Ø. dorfor. Tg. Seiro: 0° 22' S. Br. 98° 32' Ø. Lgd.

2189. Tønde inddraget. Hongkong Harbour. China. Den sort og hvid tøndede Spidstønde ved NV.-Hjørnet af Krigsskibs-Ankerpladsen, 4,8 Kbl N. 38° Ø. fra Kuplen paa Queens Buildings, er inddraget.

2190. Rev undersøgt. Tønde udlagt. Dairen Wan (Ta Lien Hwan). Kwang Tung. Det Rev, hvor paa Daupren »Miyo Maru« stødte, har en mindste Dybde af 2,4 m og en Udstrækning af 20 m i Ø.-V. og af 50 m i N.-S. 38° 56' 22" N. Br. 121° 38' 28" Ø. Lgd.

En rod Tønde, mærket B., er udlagt ½ Kbl N. for Revet. Man skal gaa N. om Tønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2021. Kjøbenhavn 1908).

2191. Oplysning om Klippe. Chinkai Bay (Sylvia Basin). Korea S.-Kyst. Den nylig fundne Klippe i Chinkai Bay er undersøgt. Der er 7 m Vand over Klippen, som ligger 1,4 Sm N. 38½° Ø. fra Sunday Island Top og i N. 88° V. fra Chiruchien To Top. 34° 59' 20" N. Br. 128° 32' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1923. Kjøbenhavn 1908).

2192. Tønde inddraget. Malzuru Harbour. Wakasa Bay. Honsu NV.-Kyst.

Havarier og Forlis.

Argus, Galease af Frederiksstad, er d. 7. ds. paa Rejsen fra Bergen til Stockholm med gammelt Jern, kommet paa Grund paa Anholt Østrev og er sprungen læk. Besætningen, 4 Mand, har reddet sig i Land i Redningsbaade. Svitzers assisterer.

Charles, 3/mastet Skonnert af Ronne, er d. 7. ds. indslæbt til Cuxhaven i læk Tilstand. Man maatte antage Mandskab fra Land for at holde Skibet læns.

Munter, Dpsk. af Kristiania, er d. 7. ds. indslæbt til Korsør af Dpsk. »Thorvaldsen« af Korsør. »Munter« havde i Nordsoen mistet sit Ror og maatte drive om, iudtil det blev observeret af »Thorvaldsen«.

Peter, Moterskonneret af Mariager, er d. 7. ds. paa Rejse fra Aarhus til Hadsund i Ballast, kommet paa Grund paa Ørehagen ved Hjelm og staar fast. Svitzers assisterer.

Wilhelma, Skonnert af Thisted, kom d. 5. ds., paa Rejsen fra Randers til Tyskland i Ballast, paa Grund paa Romso Rev, men kom d. 7. ds. ved Højvande atter flot ved egen Hjalp, efter at have kastet en Del Ballast over Bord, og gik til Ankers ved Bøgebjerg for at blive undersøgt af Dykker.

Brynhild, Trawldamper af Eshjerg, er d. 7. ds. ankommet til Skagen med brækket Skrueaksol, og maa reparere.

Den danske Damper »Hjortholm« har d. 30. f. M. indslæbt Damper »Emir« til Cartagena. »Emir« fandtes i Søen, 7 Kvartmil NØ. for Kap Palos, ude af Stand til at manøvrere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 8de September løb et paa Skibsbygmester L. J. Bager juns Værft i Marstal bygget Skib, smukt af Stablen. Det fik Navnet »Duen«. Skibet maaler 43 Brutto-Tons. Fører og Reder er Kaptajn H. Hay.

Fra Skibsbygmester Jacobsens Værft i Troense, løb den 5. September en ny jægbygget fore-and-aft-Skonnert i Vandet. Den maaler 60,83 Br. Rog.-Tons og fik Navnet »Rudolf«. Skibet skal føres af Ejerom, Skibsfører Chr. Pettersen i Marstal, og

blive hjemmehørende der; foruden Sejlkraft bliver Skibet forsynet med en 20 HK. »Alpha«-Motor. (»Æro Av.«)

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. (Sluttet 10./9.). Adolph Andersen, Schubert, afg. Windau 4./9. til Hull. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 3./9. for Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Tarragona 9./9. til Denia. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Horsens 5./9. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 4./9. — Antwerpen, Madseu, afg. Konstantinopel 6./9. til Smyrna. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 16./8. — Arno, Struhlberg, afg. Riga 8./9. til Petersburg. — Aurora, Fischer, afg. Rouen 9./9. til Havre. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Lissabon 8./9. — Beira, Lunge, ank. Cadiz 9./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 10./9. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. hertil 9./9. — Christian IX, Holm, afg. herfra 10./9. til London. — Dagmar, Bogvad, pass. Ouessant 8./9. for Marseille. — Douro, Mortensen, ank. Aarhus 9./9. — Esbjerg, Strufve, ank. Königsberg 8./9. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 3./9. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 9./9. — Garonne, Kromann, ank. Frederikshavn 7./9. — Georgios, I, Sorensen, afg. Libau 5./9. til Hull. — Hellig Olav, Egense, ank. New York 7./9. — Hengest, Munch, ank. Riga 10./9. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 5./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Oporto 8./9. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 5./9. — Kasan, Hunsen, ank. London 9./9. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 3./9. — Kursk, Gommesen, ank. Petersburg 8./9. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. Libau 6./9. — Loire, Craignou, ank. hertil 9./9. — Louise, Kruse, afg. London 9./9. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Ouessant 5./9. for Gibraltar. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. herfra 8./9. til Antwerpen. — Moskov, Meldahl,

Japan. Den røde Tønde, der læs 3. Sin S. 79° V. for Kanuri Jima Top, er inddraget. 35° 40' 20" N. Br. 135° 21' 20" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: reise, ny Udgave; † anulleret; †: Tillæg.

Tyskland:	
N 74	Nord- og Stadhafen von Helgoland, Nordsee, deutsche Bucht. 1:5,000. Pris: N. 2,90.
N 274	Die Elbe von Brunnshilkekoog bis Krautsand, Nordsee, deutsche Küste. 1:25,000. Pris: N. 2,90.
N 248	Die Elbe von Krautsand bis Brunnshausen, Nordsee, deutsche Küste. 1:25,000. Pris: N. 2,80.
N 144	Deutsches Schutzgebiet Kiautschou und Hinterland, Gelbes Meer, Schantung. 1:200,000. Pris: N. 1,75.
Japan:	
R 151	Bunjo Suido. (Plans: — Komame Ko; Shimizu Ko; Amagi Ko; Sagamosaki).
† 151	Bunjo Suido. } Udgandede paa Grund af Retelser i Nr. 151.
† 152	Shikoku selbo shobyochi. }
† 176	Urado to Ashizuri Zaki. }
R 371	Kyan Chau Bay to Lai Chau Bay.
† 371	Santung promontory.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 64.

Korsør Fyrskib forladt Station.

Korsør Fyrskib har forladt sin Station. Det vil snarest muligt blive genudlagt.

Marineminstrelets Admiralitets-Departement, den 10. September 1908.

ank. hertil 6./9. — Nicolaï II, Kaas, ank. Riga 26./8. — Nordjylland, Krugh, pass. Brunsbüttel 7./9. for Antwerpen. — O. B. Suhl, Frisnette, ank. Dunkerque 9./9. — Omsk, Harder, dokker her. — Oscar II, Hempel, afg. New York 3./9. til Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./9. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 9./9. for Antwerpen. — Peunsylvania, Gotsche, ank. Baltimore. — Saga, Wiberg, ank. hertil 5./9. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 5./9. — Seine, Damp, ank. Petersborg 31./8. — Texas, Lissner, afg. Newport 25./8. til Glasgow. — Tiber, Beck, ank. Livorno 9./9. — Tyr, Thaning, ank. Windau 10./9. — United States, Wulff, afg. herfra 10./9. til Kristiania. — Valdemar, Johnsen, ank. Hull 9./9. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Riga 8./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cape Tormentine 24./8. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Kronstadt 24./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Llanolly 5./9. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 29./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Savannah 5./9. til Liverpool. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Burntisland 8./9. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Hango 8./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Emden 8./9. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Petersborg 25./8. — Johan Siem, Knudsen, afg. Petersborg 3./9. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 5./9. til Ghent.

Heimdæl. Aline, Leth, afg. Trångsund 6./9. — Helga, Vanbon-Hansen, afg. Helsingfors 7./9. — Martha, Christensen, afg. Svudsvall 6./9. — Elna, Ruthje, ank. Wiborg 9./9. — Therese, Pedersen, afg. Dieppe 8./9. — Simone, Møller, ank. Sunsvall 6./9. — Jeanne, Løffler, afg. Trångsund 9./9. — Vera, Riso, ank. Båtskärsnäs 31./8. — Daisy, Lagesen, afg. Hernösand 4./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Råfö 5./9. til Borgå. — Naucy, Th. Nielsen, afg. Aarhus 5./9. til Kotka. — Nautik, N. Nielsen, ank. Hernösand 8./9. — Nordseen, Gram, ank. Königsherg 7./9. — Nexos, Basse, ank. Blyth 5./9. — Gerda, Iversen, ank. Eshjerg 5./9. — Fylla, Christensen, afg. Stolpemünde 8./9. til Stettin. — Bodil, Uldall, afg. West Hartlepool 7./9. til Cette. — Norma, Schiff, ank. Wiborg 6./9. — Inger, Larsen, ank. Koivuluoto 7./9. — Johane, Mikkelsen, pass. Helsingør 5./9.

for St. Brioux. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Sharpness 5./9. til Allou. — Hebe, Gregersen, ank. Kemi 8./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Burntisland 3./9. til Kronstadt. — London, Bom, afg. Riga 4./9. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 8./9. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 9./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 4./9. til Rotterdam. — Wien, Boeck-Hansen, ligger i Riga. — Roma, v. Thun, afg. Svendborg 8./9. til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Hungerburg 2./9. — Brattingsborg, Suenson, afg. Savona 5./9. til Huelva. — Flynderborg, Larsen, ank. Kronstadt 3./9. — Frodensborg, Winther, ank. Cardiff 3./9. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Pillau 9./9. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Huelva 29./8. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Riga 31./8. — Skanderborg, Jensen, ank. Petersborg 30./8. — Stegelborg, Lund, ank. Uleåborg 19./8. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Elsfleth 2./9. til Sevilla. — Søborg, Hansen, afg. Petersborg 5./9. til West Hartlepool. — Uranienborg, Schmidt, ank. Pillau 10./9.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbech, ank. Stettin 2./9. — Klampenborg, Palm, ank. Skanderborg 7./9. — Marselisborg, Andersen, ank. Newport 26./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Petersborg 30./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. Hull 31./8. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 5./9. til Brahe. — Ulfshørg, Møllerup, afg. Manchester 4./9. til Genua. — Vordingborg, Petersen, ank. Graugemouth 5./9.

Nepton. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kotka 22./8. — Dansborg, Kühl, afg. West Hartlepool 29./8. til Livorno. — Jægersborg, Larsen, ank. Tyne 5./9. — Kallundborg, Nielsen, afg. Petersborg 2./9. til Rotterdam. — Taarnborg, Matzen, ank. Warkworth 7./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Ostende 4./9. —

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 7./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Huelva 3./9.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Kronstadt 30./8. til Ghent. — Anna Mærsk, Sørensen, afg. Newcastle 4./9. til Kronstadt.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Kiel 2./9.

Rossia. General Elissejeff, Kofoed, afg. Kjøbenhavn 7./9. til Dunkerque.

Det ostasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Vlissingen 8./9. — Tranquebar, van Deurs, ank. Singapore 7./9. — Anamba, Rambusch, ank. Singapore 7./9. — Cathay, Thomsen, afg. Moji 8./9. — Bintang, Gabe, afg. Colombo 28./8. — Samui, de Fine Licht, afg. Port Said 1./9. — Siam, Cortsen, afg. Marseille 8./9. — Indien, Berg, afg. Hudiksvall 8./9. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, nfg. Portland 28./8. — St. Croix, Hansen, afg. St. Thomas 4./9. — St. Thomas, Christensen, ank. Kjøbenhavn 3./9.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Pillau 6./9. — Enigheden, Jensen, ank. Southshield 7./9.

Form. Sara, Jensen, ank. Aarhus 7./9. — Helene, Sørensen, ank. Riga 6./9. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Rotterdam 5./9. — Agnete, Petersen, ank. Goole 7./9. — Hermia, Hansen, afg. Riga 3./9. — Alice, Schultz, afg. Windau 4./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 22./8. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Genua 5./9. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Rouen 7./9. — Urania, Clausen, afg. Blyth 5./9. — Svend, Schmidt, ank. East Hartlepool 5./9. — Nordland, Petersen, afg. Howdon Dock 5./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Neufahrwasser 9./9. — England, Andersen, afg. Granton 5./9. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 7./9. — Rusland, Madsen, afg. Boness 4./9. — Annette Furues, Larsen, afg. Papenburg 8./9. — Dronning Olga, Petersen, afg. Archangel 9./9. — Europa, Hansen, afg. Blyth 3./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Kronstadt 4./9. — Frankrig, Friis, ank. Windau 3./9. — Belgien, Nielsen, ank. West Hartlepool 9./9.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Blyth 9./9. til Kronstadt. — Karen, Eriksen, ank. Blyth 5./9.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Bordeaux 3./9. — Alexy, Lorentzen, pass. Gibraltar 5./9. p. R. t. Bristol. — Dagny, Sørensen, ank. Grangemouth 9./9. — Mary, Clausen, ank. Rivadesella 6./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Yxpila 4./9. — Russia, Poulsen, ank. Burntisland 9./9. — Carl Hecksher, Starek, afg. Swinemünde 8./9. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./8. — Normannia, Eriksen, afg. Petersborg 8./9. — Euxinia, Lund, afg. Philadelphia 9./9. — Canada, Jespersen, afg. Portland Maine 31./8. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 8./9.

Østersøen. Cimbrja, Paulsen, ank. Rotterdam 9./8. — Patria, Dam Larsen, ank. Petersborg 3./9. — Gratia, Sørensen, ank. Blyth 5./9. — Astoria, Nielsen, ank. Rotterdam 3./9.

Union. Frisia, Nielsen, er afgaaet fra Riga. — Gallia, Nielsen, ank. Bruges 4./9. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Rotterdam 9./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 1./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Bergen 3./9.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Råfsö 5./9. — Granaria, Jørgensen, afg. Barry 8./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Stockholm 3./9. — Estonia, Winekler, ank. Calais 5./9.

Dan. Fiouia, Hansen, ank. Ranmo 3./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Windau 6./9. — Secalia, Jensen, afg. Trapani 27./8. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 2./9. — Boscia, Skovgaard, ank. Toulon 4./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 9./9. — Edison, Sørensen, ank. Ustuaroba 6./9. — Fulton, Jørgensen, afg. Vostitza 2./9. til London. — Newton, Andersen, afg. Kartagena 2./9. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, ank. Windau 5./9.

Frø. Austa, Bagger, ank. Ghent 4./9. — Vera, Thiug, ank. Memel 3./9. — Freja, Nielsen, ank. Frederikshald 8./9. — Hertha, Rasmussen, afg. Riga 4./9. til Stettin.

Skandia. Skinfaxe, Vilaudt, ank. Amsterdam 4./9. — Rimfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 8./9. — Schach Steenberg, Theillaud, ank. Aarhus 5./9.

Sejlskibe.

Rønne. Sigurd, ank. Kulmar 29./8. — Kastor, ank. Stockholm 1./9. — Coureer, Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 2./9. — Laurentine Emilie, ank. Kjøbenhavn 2./9. — Argus er ank. til Stolpenünde.

Svendborg. Jørgen Ring, Fisker, ank. Newcastle 2./9. — Leif, Andersen, ank. Gaula Karleby 2./9. — Jason, Hansen, ank. Rudkjøbing 3./9. — Nanna, Madsen, ank. Par 3./9. — Cathrine, Hansen, ank. Treport 3./9. — Cornwall, Petersen, ank. Stettin 3./9. — Valdemar, Andreasen, ank. Dunkerque 4./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 5./9. — A. P. Pedersen, Jensen, ank. Rudkjøbing 3./9. — Kamma, Fisker, ank. Neapel 4./9. — Severine, Hansen, ank. Ruden 5./9. — Fanny,

Hansen, ank. Havre 6./9. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Dundee 7./9. — Carl Mork, Mortensen, ank. Charlestown Red 7./9. — Erik, Rasmussen, ank. Kingslynn 7./9. — Britannia, Rasmussen, ank. Kronstadt 7./9. — Ellen, Andersen, ank. Kronstadt 7./9. — Sophie, Mikkelsen, ank. Newcastle 8./9. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 7./9. — Immanuel, Jensen, ank. Karlshavn 8./9. — Martin Nisson, Petersen, ank. Kjøbenhavn 8./9. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Middelsborough 7./9. — Lyo, Dam, ank. St. Valery 8./9. — Roma, Jensen, ank. Petersborg 9./9. — Emanuel Bentzen, ank. Plymouth 8./9. — Galathea, Jensen, ank. Kronstadt 8./9.

Æra. Ansgar, Jørgensen, ank. Råfsö 6./9. — Anne, Hansen, ank. Göteborg 6./9. — Adele, Koek, ank. Aalborg 6./9. — Bien, Petersen, ank. Kulmar 6./9. — Neptun, Jensen, ank. Swinemünde 6./9. — Aron, Hansen, ank. Swinemünde 6./9. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 6./9. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 6./9. — Spurven, Petersen, ank. Aarhus 5./9. — Spica, Boye, ank. Swinemünde 6./9. — Thea, Friis, ank. Caen 6./9. — Johanne, pass. Dover 4./9. for vestg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 6./9. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Harburg Elbe 6./9. — Auna, Mikkelsen, ank. Hamburg 7./9. — Genius, Bastrup, ank. Kronstadt 7./9. — Mette, Andersen, ank. Kristiania 7./9. — Caroline, Christensen, ank. Faaborg 8./9. — Maren, Albertsen, ank. Abo 8./9. — Likka, Petersen, ank. Wiborg 8./9. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7./9. — Merkur, Friis, afg. Mo 3./9. til Portsmouth. — Hans, Torsteinson, er ank. til Ipswich. — Veritas, Staugaard, ank. Dysart 8./9. — Alf, Hansen, ank. Leith 8./9. — Alma Marie, Hansen, ank. Pillau 9./9. — Alf, Rasmussen, ank. Sletten 8./9. p. R. t. Quimper. — Fredensborg, Kisby, afg. Kjøbenhavn 8./9. p. R. t. Marstal. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 7./9. — Karen, Boye, ank. Invergordon 9./9. — Alberttha, pass. Dungeness 5./9. for vestg.

INDHOLD:

The Baltic and White Sea Conference. — Kjøbenhavn, d. 11. September 1908. — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Søfarende. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telef. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1.200.000, Reservefond Kr. 600.000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Maskinmester.

W. Coops Skibshandel

Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Som Mester paa en Fjorddamper (Bugser- og Passagerbaad, 220 H.K.) kan en ædruelig, flink og dygtig Maskinmester faa en fast Plads. Billet, mrk.: „339“, med Afskrift af Anbefalinger indsendes til dette Blads Kontor.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere. Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 28. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevi Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

St. Jacobsgade 9.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasse Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: **Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.** Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faaes hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

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.
Cariboltermann, Kjøbenhavn.

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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

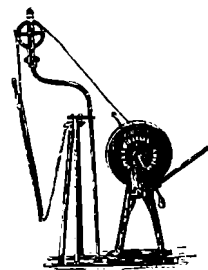
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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 Baadens Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortøldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klasse dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

OLSKIND

Nyt Fabrikat af Olietøj

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup Værk, Amager.

„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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 56.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 15. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossesjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Frederikshavns Konservesfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserves til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Otto Monsteds
 (LIMITED)
Margarine
 Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Remington er Verdens
 mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

S. T. Taylor & Sons
 Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.
 Enefabrikanter af
Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser



Emaljen
 pålægges varm - 1/2" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
 pålægges kold ligesom Farve.
 Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

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.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Svendborg Navigationsskole

Bestyrer: Aage V. Tuxen.

Bogø Navigationsskole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.

Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns Navigationsskole

Aflytter i Løbet af Sommeren til Ny Toldbodgade Nr. 3, Hjørne af St. Annæ Plads, hvor der indrettes tidssvarende Lokaler til Skole, Betjening samt Beboelse for Bestyreren og et begrænset Antal Elever. Skolens nuværende Adresse er Holmens Kanal 18. Telef. 19641.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

Cadenius & Grahn

Kotka,

Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havestill Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Telef. 112

Telef. 112

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
KJØBENHAVN.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsroderi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsroderi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Melbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løngater Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And-Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Berg & Larsen

forhø Martin Niissoon

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonvæk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—4, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—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.

Ejendoms- eller Brugsretten

til Dansk Patent Nr. 8315 „Fremgangsmaade til Hindring af den skadelige Indflydelse, som den i Vandet indblæste Luft kan have paa Fremdrivnings- og Styreapparaterne samt andre Apparater i Skibe, hvis Deplacement lettes ved Indblæsning af Luft i Vandet“, kan erhverves paa rimelige Vilkaar ved snarlig Henvendelse til

Dansk Patent Kontor A/S

Jærnbanegade 6, Kbhvn. B.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

PALFORSØRENS EFT.

Lager af Uhrer, Barometre, Termometre, Brillor, Pincesz, Kikkerter.

Et saa godt som nyt Anker, med c. 3 Favne Kæde, passende til en Skonnert, (Vægt 360 Pd.), er meget billig til Salg hos

Skibshandler M. Steffensen
Esbjerg.

Bombøbøssen.

I Søndags højtideligholdt Bombøbøssen 150 Aarsdagen for sin Stifter, Kommandør og Vaterskout Peter Norden Søllings Fødsel med en Festlighed.

Der var pyntet op udvendig og indvendig, de allerfleste af Bestyrelsens Medlemmer havde givet Møde, og de Gamle selv, der til daglig lever et yderst stilfærdigt Liv indenfor den ærværdige og hyggelige Stiftelse, havde anlagt Kisteklæderne og imødesaa — som de Fødselsdagsbørn de ved denne Lejlighed med Rette var nærmest til at være — hvad der videre vilde ske. Men Bestyrelsen havde heller ikke glemt dem. Der var dækket det festligste Middagsbord, til hver især var der henlagt en Konvolut med en lille Pengegave, der sikkert var meget velkommen, og til hen paa Aftenen var der foranstaltet en Underholdning, ved hvilken bl. a. et Sangerkor fra Sangforeningen Brage ydede sin Bistand.

Ved Bordet holdt Stifterens Sønesøn, Direktionens nuværende Formand, Kommandør, Overlods I. Norden Sølling, en Tale for Stiftelsen og dens Grundlæggers Minde.

Peter Norden Sølling, der var en Søgut af den gamle Slags, var født i Christiansstad i Norge i Aaret 1758. Faderen var Søofficer, og Sønnen slog ind paa den samme Løbebane. I 1770 blev han Officer i Flaaden, men han gik hyppigt i Kolfardifart og foretog saaledes adskillige Rejser til Kina med det daværende Asiatick Kompagnis Skibe, hvorved han forøvrigt lagde Grunden til en ret betydelig Formue. Indenfor sin Etat avancerede han hurtigt; i 1804 var han naaet til at blive Kommandør-Kaptajn, og under Krigen med England, i hvilken han deltog med Hæder, gjorde han som født Nordmand Tjeneste ved den norske Flotille.

Under sit Ophold i Norge havde han rig Lejlighed til at gøre sig bekendt med de yderst besværlige Forhold, hvorunder Lodserne gennemgaaende maatte udføre deres Arbejde. Lodsartøjerne var almindeligvis aabne Baade, meget ofte altfor gamle og udslidte til den vanskelige og farefulde Lodstjeneste, hvad der noksom var Bevis for i den Omstændighed, at der paa adskillige Pladser navnlig paa Norges Vestkyst var langt flere Lodsenser end der var ansatte Lodser. Disse Forhold søgte Sølling at raade Bod paa, og det lykkedes ham at konstruere en fortræffelig Model til en ny Slags Lodsbaad, en Dæksbaad, der særlig egnede sig for disse Farvande. Modellen indsendte han til Admiralitetet med en udførlig Fremstilling af Forholdene, og han havde den Tilfredsstillelse, at Baaden befandt sig at være særdes brugbar, og at Regeringen beordrede den indført. I Begyndelsen mødte den ny Lodsbaad imidlertid betydelig Modstand hos selve Brugerne, der havde ondt ved at give Slip paa det gamle og tilvante, men efterhaanden blev dens udmærkede Egenskaber anerkendt, hvorefter den trængte igennem og fandt Anvendelse ikke blot som Lodsbaad, men tillige som Fiskerfartøj og Redningsbaad.

I 1812 blev Sølling udnævnt til Kommandør, og efter 1814 vendte han, om end efter mange Betæneligheder, tilbage til Danmark, hvor han beholdt sin Charge og i 1817 fik overdraget Embedet som Vaterskout (svarende til det nuværende »Mønstringsbestyrer«) i Kjøbenhavn.

Navnlig i sin Stilling som Vaterskout lærte Sølling at indse, hvor sørgelig den Skæbne ofte var, som Sømanden gik i Møde paa sine gamle Dage efter at have slidt i mange Aar, og han satte derfor hele sin Energi ind paa at faa raadet Bod paa dette Misforhold. Først og fremmest mente han, at det gjaldt om at interessere selve Standen for Sagen, i hvilket Øjemed han med godt Resultat realiserede en original Idé.

Han fik fat paa en 200 Punds Bombe, som han lod indrette til en Bøsse ved at slaa Hankene af og

dekorerede med forskellige Malerier. Paa den ene Side saas en simpel, men smagfuld Bygning, over hvis Facade læstes: »Fribolig for Matroser«. Foran Bygningen saas forskellige affældige Søfolk, dels gaaende paa Gaden, dels i Færd med at flytte deres Tøj ind i Bygningen; over Bygningen var anbragt følgende Vers:

Med Bomber Skib og Guds Hus kapseises,
Af denne derimod skal jer en Gaard opreises.

Paa den modsatte Side fandtes følgende Linier: »De Herrer Kaptajner give heri til den gamle udslidte, saa vel som til den skibbrudne og husvilde Sømand, og vise igen Ædelmodighed mod hver den, der mod Skæbnen maa forblive i den besværlige Stand, hvorfra de selv er opkomne«. Bomben blev som Bøsse anbragt paa Skippernes Laugshus i Kjøbenhavn, ledsaget af en trykt, af Sølling forfattet og meget karakteristisk Opfordring.

Indbydelsen fandt velvillig Imødekommenhed hos Sømandene og mange andre med dem. I Aarenes Løb øgedes Gaverne, og af den beskedne Begyndelse fremskød til Slut den statelige Bygning, Bombøbøssen som vi nu kender den, der er i Stand til at yde Husly og delvis Forplejning for et betydeligt Antal Søfolk.

Efter Formandens Tale tømte man et Glas for Stifterens Minde og for de tidligere og den nuværende Direktion, der i Aarenes Løb stedse har bidraget til at føre Søllings smukke Tanke videre.

Ud paa Eftermiddagen havde vi Lejlighed til under Ledelse af Medlemmer af Direktionen og Kaptajn Bartram, der som Husfader i Forening med sin elskværdige Hustru myndigt og velvilligt vaager over de gamle Behoeres Ve og Vel, at bese selve Stiftelsen og lage de mange Nyindretninger og Forbedringer i Øjesyn, som Direktionen har fundet Udvej til at faa indført i Løbet af de sidste Aar.

Kjøbenhavn, den 15. September 1908.

Skibsbyggeriet i De Forenede Stater. I Følge Indberetning fra Gesandtskabet i Washington til Udenrigsministeriet byggedes der i det den 30. Juni d. A. afsluttede amerikanske Finansaar i alt i De Forenede Stater 1,506 Handelsskibe paa 588,627 Brutto Reg-Tons.

Af disse var 75 Staaldampere paa 304,379 Tons Brutto og byggedes paa de store Søer.

Der byggedes i alt 142 Staalskibe paa 417,167 Tons Brutto, af hvilke 85 paa over 1,000 Brutto Tons hvert nemlig 55 paa de store Søer og 30 paa Havkysten.

Det største paa de store Søer var »William M. Mills« paa 7,962 Tons; det største paa Havkysten (San Francisco) »The Columbian« paa 8,579 Tons.

Der byggedes 4 Træ-Sejlskibe paa over 1,000 Tons hvert, hvoraf det største var »Edward J. Lawrence« paa 3,350 Tons Brutto.

Samtliges disse Skibe byggedes udelukkende for den indenlandske Handel, idet der ikke byggedes et eneste Skib i De Forenede Stater udelukkende bestemt for den udenrigske Handel.

Saa mange Skibe er ikke bygget her siden 1855, da der byggedes i alt 2,024 Skibe paa 583,450 Tons.

Fra Croix de Vie skrives til os:

Hr. Redaktør! De bedes godhedsfuldt optage følgende i *Dansk Søfartstidende* angaaende Forholdet i Croix de Vie, da vi formener, at nævnte Plads ikke er tilstrækkelig kendt af d'Hrr. Redere og Førere af vore Sejlskibe.

Forholdene for indgaaende er saaledes: Med c. 11 Fods Dybgaende kan man kun gøre Regning paa at komme ind med højeste Fuldmaanespring, og saa maa der endda ingen nævneværdig Sø være. Til Kaj kommer man sjældent førend Dækslasten er losset (det bemærkes, at det er udelukkende Træ her importeret), men maa ligge paa Siden paa en haard Bund for at udlosse samme, og da her altid staar mer eller mindre Sø i Havnen, tager det stærkt paa Skibene at ligge i den Stilling. Har man efter mange Besværligheder faaet Skibet langs Kajen, hugger det gerne i Grunden hvert Højvande uden dog at være rigtig flot.

Blæser det op med stiv Kuling af SV. eller VSV., som er de Vinde, der sætter den værste Sø, kan man ikke ligge langs Kajen uden at faa Skade paa Skib og Fortøjninger og kan heller ikke komme derfra, da Vandstanden, der er i aftagende, ikke tillader det.

Hvorledes det vil gaa under en Paalandsstorm, er os ubekendt.

Naar Skibet er udlosset, hvad der gaar forholdsvis hurtigt, vil man næsten altid være »neaped« i nogle Dage. For udgaaende stiller Forholdene sig heller ikke gunstige, da det maa betragtes som en Umulighed at komme ud herfra med Vinde fra Syd gennem Vest til NV. Damper kan ikke erholdes uden til urimelig Pris, da nærmeste Damper er stationeret c. 50 Sm. herfra, og af disse Grunde kan Skibene være udsat for lange Ophold. Lodserne er ogsaa meget ligegyldige, særlig med Hensyn til at faa Skibene ud, naar Lejlighed gives.

R. Petersen,

Fører af 3-m. Sk. »Fulva«, Thurø.

J. Mouritsen,

Skonnertbrig »Confidence«, Thurø.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmande bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Fra Bestyrelsen for Verband Deutscher Küstenschiffer har vi modtaget følgende Erklæring, der her gengives i Oversættelse:

I Nr. 52 af Deres ærede Blad af 1. ds. findes optaget en Artikel, i hvilken Hr. Mægler H. A. Hansen gør Rede for de nuværende Forhold indenfor Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. Hr. Hansen erklærer heri med Henblik paa vor Forening, at denne har foretrukket at slutte sig til den nautiske Forening i Berlin, og at der af denne Grund ikke har fundet nogen Tilslutning Sted til Sejlskibsreder-Forbundet.

I den Anledning ønsker vi at henvise til den Erklæring, som paa vor Forenings Vegne blev afgivet af dennes Formand ved den sidste Generalforsamling i

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. Det blev heri oplyst, at den tyske nautiske Forening i Berlin ikke særlig giver sig af med Fragspørgsmaal, og at derfor en Tilslutning af Verband Deutscher Küstenschiffer til denne Forening ikke berører det Spørgsmaal, om vor Forening eventuelt agter at indmelde sig i Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund eller ikke. For at kunne indmelde sig i dette maatte Verband Deutscher Küstenschiffer først og fremmest erhverve sig den hertil fornødne Dispensation fra de gældende Lovbestemmelser, hvad der hidtil ikke er lykkedes, idet det i Følge de tyske Retsregler angaaende Foreningsvæsenet er forbundet med visse Vanskeligheder at opnaa en saadan Dispensation. Saalænge disse Vanskeligheder ikke er overvundet, maa vor Forening foretrække foreløbig ikke at tiltræde Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. Spørgsmaalet om Indmeldelse vil først blive aktuelt i det Øjeblik, da Verband Deutscher Küstenschiffer har erhvervet den fornødne Dispensation.

For at forebygge mulige fejlagtige Anskuelser hos Deres Læsere med Hensyn til vor Forenings Hensigter, beder vi Dem optage denne Erklæring i det først udkommende Nummer af Deres ærede Blad, idet vi paa Forhaand bringer Dem vor bedste Tak.

Ærbødigst

Verband Deutscher Küstenschiffer.

J. V. Der Vorstand

Th. Pickhard,

Vorsitzender.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende flovt, saa at det fremdeles er vanskeligt at placere den fragtladige Tonnage, særlig for Sejlere som er bestemt til Bottenhavet.

Fra danske Havne er enkelte Kornlaste fremme til forskellige Havne, og fra tyske Østersøhavne er flere Kornlaste men væsentligst for Dampere og kun enkelte for Sejlere. Syd- og Vestsverig har meget faa Ladninger, men der gøres saa at sige ingen Forretning fra den Kyst; Østnorge er fremdeles maalt, og det samme er Tilfældet med Rusland, hvor kun Petersborg forsyner den lokale Tonnage. Bottenhavet og Finskebugten har fremdeles kun meget faa Fragter og uden Udsigt til Bedring. Returfragter Vest fra holder sig stabile, og det maa anbefales Rederne ikke at antage lavere Rater, end hvad der er sluttet i denne Maaned.

I den foreløbne Uge er bl. a. afsluttet:

120 Stdr. D/B., Boards Gelle/Paimpool 42 Frcs., 140 Stdr. Stav Skellefteå/Fowey 35/, 115 Stdr. Stav Wiborg/Plymouth 35/. 250 Tons Rug Rostock/Brügge 7/, 300 Tons Byg Samsø/Rotterdam 7 Rm., 220 Tons Byg Rudkjøbing/Kotka 7 Rm., 135 R.-T. Is Risør/Kings Lynn 7/, 370 Tons Kul Llanelly/Karlskrona 7/. 230 Tons Kul Wemyss/Svendborg £ 8, 320 Tons Kul Wemyss/Assens £ 8, 2,000 Fade Cement Stettin/Wiborg 82½ Pf.

For de mindre Skibes Vedkommende har Fragtmarkedet fra Østersøen været noget livligere, saaledes sluttedes nogle Skibe fra Greifswald for Havre til 5 Mark og for Hvede til 3¾ og 4 Mark; Stralsund melder sig nu ogsaa med Laster til 4½ Mark resp. 3½ Mark; ligeledes Rostock til samme Rater, men dermed er Bedringen næsten ogsaa forbi, idet de andre tyske Østersøhavne er saa godt som uforandret.

Kjøbenhavn har i den forløbne Uge været meget flov, bl. a. blev der sluttet for Bomuldsfrøkager til Randers 14 Øre, sydligere østjydske Havne 13 Øre og for Oljekager til Cimbrishavn $2\frac{3}{4}$ Kr. Fra en Damper, som i disse Dage er ankommen fra Buenos Aires med en fuld Ladning Majs, lader det ikke til, at der skal komme Omladninger; derimod noteres fra Damper, der kommer i Løbet af denne Uge, enkelte Hvedelaster til Provinserne.

af Provinserne er der sluttet nogle Ladninger Melasse, saaledes fra Nakskov og Stege bl. a. til Fredrikssund til 16 Øre, men med Byglaster er der endnu intet særligt af Interesse.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Steam

afholdt i Følge »Børsen» den 22. Aug. en ekstraordinær Generalforsamling, hvis Indkaldelse var foranlediget ved Selskabets uheldige Driftsresultater. Paa Dagsordenen fandtes Forslag om en Nedskrivning af Aktiekapitalen og en forandret Gageringsmaade for Forretningsforener. Selskabet stiftedes i Aaret 1902 med en Aktiekapital paa 125,000, som senere udvidedes til en halv Million og derefter til en hel Million Kroner. Selskabet, hvis Flaade tæller 6 Dampere paa gennemsnitlig e. 800 Netto Reg.-Tons, som stadig staar opført til deres Indkøbsværdi, da der ikke har været Raad til Afskrivninger, har kun givet Udbytte i Aaret 1903. Skibene var oprindeligt prioriteret til et Beløb af e. 946,000 Kr.; dette Beløb var efterhaanden nedskrevet til 786,000 Kr., og Selskabet skyldte derudover en Rest af et lille Partialobligationslaan, foruden et Beløb til Kjøbenhavns Laane og Diskontobank, som har ydet Selskabet Kredit.

Under Hensyn til de daarlige Driftsresultater havde man ment at burde forlange en Nedskrivning af Aktiekapitalen med 75 pCt. af dens nominelle Beløb, og samtidig en Nedskrivning af Skilsværdierne, hvorved de tidligere forsonede Afskrivninger blev udlignet, og Selskabets hele Status bragt paa forsvarlig Fod igen. Dernæst blev det foreslaaet, at Selskabets Forretningsfører, der tidligere havde været lønnet saaledes, at han fik 2,000 Kr. pr. Damper, foruden Kommissioner og Befragtningskourtagter samt 3 pCt. af Driftsoverskudet, nu skulde have en fast aarlig Gage samt en aarlig Tantième i Forhold til Overskudets Størrelse.

Den 8de ds. afholdtes atter ekstraordinær Generalforsamling, da den forrige ikke var beslutningsdygtig, til Vedtagelse af de paa denne foreslaede Lovændringer. Kaptajn Poulsen dirigerede, og Formanden, Højesteretsadvokat Henriques, anbefalede de foreslaede Ændringer. I sine indledende Bemærkninger udtalte Formanden, at man paa forrige Generalforsamling havde været saa enig om Vedtagelsen, at han antog, at der ikke vilde blive nogen Diskussion, og at man kunde vedtage Ændringerne under ét. Taleren præciserede dernæst, at den nominelle Aktiekapital vel foresloges nedskrevet med 75 pCt., men da Selskabet selv laa inde med Halvdelen af Aktierne, blev de cirkulerende Aktier kun nedskrevet til 50 pCt.

De foreslaede Ændringer vedtoges derefter enstemmigt.

Fra Aktionærside udtaltes Forventning om, at Selskabet fremtidig vilde være i Stand til at give Udbytte, hvilket gav Selskabets Reder Anledning til at udtale, at Aktionærernes og Rederens Interesser jo nu i fuldt Maal faldt sammen, men at man jo i øvrigt med Hensyn til Fremtiden maatte sætte sin Lid til, at der vilde opbrinde bedre Tider for Skibsfarten.

Fra Sø og Land.

En Skypumpes Bedrifter. Som det fra Dagbladene vil være bekendt, trak der d. 4de Juli en Skypumpe hen over Rudkjøbing og Omegn og foranledigede der en ikke helt ringe Skade paa forskellige Bygninger.

Om dens nærmere Forløb meddeler Hr. Driftsbestyrer Chr. P. Wissing i »Ingeniøren»:

Ved et Besøg i Rudkjøbing har jeg haft Lejlighed til at tale med flere Øjenvidner til dette hertilands sjældne Naturfænomen samt til at se Resultaterne af Skypumpens Arbejde, og skal tillade mig at referere følgende desangående:

Fra Rudkjøbing bemærkedes nævnte Dag en underlig mørk tragtformet Sky staaende over en lille Ø ved Navn »Sido», der ligger lige udenfor Rudkjøbing mellem Taasinge og Langeland.

Man var klar over, at det var en saakaldet »Vindhose», men skænkede den i Begyndelsen ikke nogen særlig Tanke, førend man

pludselig saa en frygtelig Størlivirvel iblandt med Hø og Halm hæve sig op fra den eneste paa Øen værende Avlsgaard, hvilket viste sig at hidrøre fra, at Skypumpen fuldstændig havde væltet og adspillett Gaardens Ladebygning, der i øvrigt var temmelig gammel.

Efter denne Bedrift bevægede Skypumpen sig over det smalle Bælt mod Rudkjøbing, hvor den undervejs passerede en til Ankers liggende Jagt, som den svingede noget tværs i Strømretningen men ellers ingen Fortræd gjorde, til Rudkjøbing, hvor den efter nogles Sigende delte sig i to Dele, den ene gaaende over den nordlige og den anden over den sydlige Del af Byen.

Efter andres Sigende delte Skypumpen sig ikke, men derimod forandrede den Retning, da den kom til Byen, idet den, medens den passerede fra »Sido» til Rudkjøbing i nordvestlig — sydøstlig Retning, bevægede sig i en nogenlunde ret Linie. Hvorimod den ved Ankomsten over Rudkjøbing bevægede sig i en Zigzaglinie fra Havnen op over den nordlige Del af Byen, gaaende mellem nogle Villæer, der ligger paa Nordsiden af Byens smukke, lille Parkanlæg — Ørstedsparken kaldet — uden at tilføje disse nogen Skade; over en Græsmark, hvor den tog nogle der staaende Hostakke med sig, derfra tværs hen over Gasværket, hvor den løftede hele Taget af en erundmuret Bygning, (der anvendtes til Koksoplæg) med Stolper, Svær og Aase op i Luften og kastede dette ovenover det ved Siden af beliggende Kulhus, hvorefter Taget faldt ned, dels paa Kulhusets nordøstre Hjørne, som delvis knustes, dels paa et mindre Materialskur, der fuldstændig knustes.

Paa sin videre Vandring over Gasværket tog Skypumpen fat i Retorthus-tagets sydøstre Hjørne og løftede dette 6 à 8' i Vejret, hvorved Murværke omkring Spærne og Aasene blev sprængt: videre over Retorthuskorstenen, som den fuldstændig rensede for Stov og Aske, og derefter i østlig Retning over nogle smaa Beboelseshuse, hvor den løftede nogle enkelte Tagsten, men i øvrigt ingen Fortræd gjorde, hvorefter den forsvandt.

Fra det Tidspunkt, hvor Skypumpen først blev observeret over »Sido», til den naede Rudkjøbing, bevægede den sig med temmelig ringe Hastighed, den skønnedes at være e. et Kvarter om Afstanden fra Sido til Rudkjøbing, e. 1500 Fod, hvorimod den over Rudkjøbing tog Fart og passerede Gasværket med en Hastighed, der sammenlignedes med et Automobil i fuld Fart.

En uredovende Susen og Brusen ledsagede Skypumpen.

Paa Gasværket spredtes en stor Del af de Hostakke, som Skypumpen havde taget fra en nedenfor liggende Murk, saa der saa alt andet end hyggeligt ud af Hø og Vragstumper fra det afblæste Tag, efter at Skypumpen var passeret.

At der var Kræfter i Skypumpen, vil fremgaa af, at Bygningen hvoraf Taget blev bortført, var e. $40 \times 35'$ i Grundareal, og Taget blev fort e. 50' højt. Den vestlige Ende af Taget blev først løftet lodret op, saa at Taget kom til at staa ret op paa sin østlige Ende, idet samtlige Stolper, der bar Taget, og som stod i en e. 7 à 8' Koks-bunke, blev revet op af Grunden og af Koks-bunken, hvorefter Taget slog en fuldstændig Kulhøtte, medens det fløj gennem Luften, og faldt ned med Undersiden opad.

En billig Hovedrensning af Retorthuskorstenen og Hovedkaminen fik Gasværket imidlertid ved samme Lejlighed, idet Skypumpen udsugede alt af disse: der stod en Aske- og Ildsojle ovenud af Korstenen af samme Højde som den selv.

En af Arbejderne vilde skynde sig at lukke den vestlige Retorthus-Port, da han saa og hørte Skypumpen komme; men han naede det ikke; thi inden han fik Klinken sat paa, blev Porten blæst op igen og han selv kastet tilbage tværs gennem Retorthuset ud ad den østlige Port, hvor han var saa heldig at faa Tag i Portpillen, som han krampagtig klamrede sig op ad, og her blev han staaende ude nat have taget nogen Skade, kun havde han faaet en dygtig Forskrækkelse, som hans Ansigt nok i Øjeblikket vidnede om.

I Følge Meddelelse fra Formanden i Eksamenkommissionen forløb de nu afsluttede Maskinisteksaminer saaledes:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 8, hvoraf 5 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen 68, hvoraf 44 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig i Maskinfagene 4, som alle bestod, i Hjælpefagene 5, som ligeledes alle bestod, og i samtlige Fag 30, hvoraf 27 bestod.

Til Hovedprøvens Tillægsprøve i Elektroteknik indstillede sig 20, hvoraf 16 bestod.

Havarier og Forlis.

Tirsbæk, Galease af Vejle, kom d. 4. ds. paa Grund ved Amager, men kom senere flod med Assistance og ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

Børnholm, Brig af Ronne, kom d. 5. ds. paa Rejse fra Wartsala til Favershavn med en Ladning Træ, paa Grund i Strømmen Kanal, men kom flod med Assistance af Slæbebaaden »Wartsala» og fortsatte Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

Hilda, Dpsk. af Glasgow, kom d. 8. ds., paa Rejsen fra Helsingfors til Liverpool med en Ladning Træ, paa Grund paa Middelgrunden, men kom senere flot efter at have losset en Del af Ladingen i Lægtene. Eftre at være bleven undersøgt af Dykker og befundet ubeskadiget, genindtog Skibet Ladingen og fortsatte Rejsen.

Limfjorden, Galease af Struer, kom d. 10. ds., paa Rejsen fra Karlshamn til Lemvig med en Ladning Træ, ind til Helsingør med kumkætt Stormast; ved Indsejlingen løb Skibet mod Molen og brakkede Bovsprødet samt beskadigede Forstævnen; maa reparere.

Norman Isles, Dpsk. af Tønsberg, der, som tidligere meddelt, strandede paa Somaliskysten og senere blev bragt flot og ind til Perim, reparerer nu foreløbig, saa at Skibet ved egen Hjælp kan bringe den resterende Ladning Ris til sit Bestemmelsessted Antwerpen.

Tanger, Dpsk. af Oldenburg, kom d. 10. ds., paa Rejsen fra Pomaron til Østersøen med en Ladning Erts, paa Grund paa Saltholmen, men kom med Assistance flot og ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

Whitefield, Dpsk. af West Hartlepool, kom d. 11. ds., paa Rejsen fra Østersøen til Hjemstedet med en Ladning Træ, paa Grund paa Saltholmen. Skibet er, efter at en Del af Lasten var losset over i Lægtene, atter kommen flot. To Svizzerdampere assisterede.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 9. ds. sattes i Folge »Ero Avis« en ny Kutter i Vandet fra Poulsens Værft i Rudkjøbing. Kutteren bygges for Regning Stryno Toldkontrol.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 14./9.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Hull 10./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 10./9. — Algarve, Borries, afg. Denia 12./9. til Malaga. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 12./9. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 4./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 13./9. til Malaga. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 16./8. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 10./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Lissabon 11./9. hertil. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 13./9. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 10./9. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 10./9. til Cette. — Christian IX, Holm, pass. Brunshüttel 11./9. for London. — Dagmar, Bogvad, pass. Quessant 8./9. for Marseille. — Douro, Ørsted, ank. hertil 12./9. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 3./9. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 12./9. til Neufahrwasser. — Garoune, Kromann, afg. Frederikshavn 10./9. til Bordeaux. — Georgios I. Sorensen, ank. Hull 11./9. — Hellig Olav, Egense, ank. New York 7./9. — Hengest, Munch, afg. Riga 12./9. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 13./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Dartmouth 11./9. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 11./9. til Rouen. — Kasan, Søberg, ank. London 9./9. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./9. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Bordeaux 13./9. til La Rochelle. — Kursk, Gommesen, ank. Petersborg 8./9. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, afg. Libau 12./9. til Hull. — Loire, Caignou, afg. herfra 12./9. til Petersborg. — Louise, Kruse, afg. Antwerpen 13./9. hertil. — Louisiana, Gotthardt, laster her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Gibraltar 10./9. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 12./9. — Moskov, Meldahl, ank. hertil 6./9. — Nicolai II, Kuas, afg. Riga 14./9. — Nordjylland, Kragh, ank. Antwerpen 9./9. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Havre 13./9. — Omsk, Harder, afg. herfra 12./9. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 14./9. — Perm, Christensen, pass. Kjøbenhavn 12./9. for London. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 12./9. — Saga, Wiberg, afg. herfra 11./9. til Riga. — Saxo, Larsen, afg. Antwerpen 12./9. til Königsberg. — Seine, Damp, ank. Petersborg 31./8. — Texas, Lissner, ank. Glasgow 11./9. — Tiber, Beck, ank. Livorno 9./9. — Tyr, Thaning, ank. hertil 14./9. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 12./9. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. Newcastle 11./9. — Vendsyssel, Jacobsen, afg. Riga 12./9. til Antwerpen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, afg. Cape Tormentine 11./9. til Browhead f. O. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Kronstadt 24./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Llanely 5./9. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 29./8. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Savannah 5./9. til Liverpool. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Burntisland 12./9. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannehek, ank. Hangö 8./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 11./9. — Alexander

Shukoff, Dahl, afg. Petersborg 10./9. til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, afg. Petersborg 3./9. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 5./9. til Ghent.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Methil 11./9. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Gand 11./9. — Hamlet, Reese, ank. Burntisland 10./9. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 1./9. — Rolf, Olsen, ank. Kronstadt 9./9. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. Bremen 11./9.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Trångsund 6./9. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Helsingfors 7./9. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 6./9. — Elna, Rathje, afg. Trångsund 12./9. — Therese, Pedersen, afg. Senham 12./9. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 10./9. — Jeanne, Løfler, afg. Trångsund 10./9. — Vera, Riso, afg. Neder Kalix 10./9. — Daisy, Lagesen, afg. Hernösand 4./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Borgå 12./9. til Sevilla. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Kotka 9./9. — Nautik, N. Nielsen, afg. Hernösand 12./9. til Tayport. — Nordsoen, Gram, afg. Königsberg 11./9. til Kemi. — Nexos, Basse, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Ellen, Hansen, ank. Hull 12./9. — Fylla, Christensen, afg. Stettin 12./9. til Wiborg. — Gerda, Iversen, afg. Esbjerg 9./9. til Burntisland. — Hebe, Gregersen, afg. Torneå 11./9. til Batskarnäs. — Inger, Larsen, ank. Kristinestad 12./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Esbjerg 9./9. til St. Brieux. — Cito, Jepsen, ank. Gijon 9./9. — Napoli, Brinch, ank. Kirkealdy 11./9. — Dagmar, Mathiasen, ank. Sevilla 10./9. — Norma, Schiff, ank. Råfsö 12./9. — Alfa, Lauritsen, afg. Lorient 10./9. til Granton. — Laura, Petersen, afg. Kjøbenhavn 9./9. til Burntisland. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Alloo 9./9. — Bodil, Uldall, passeret Quessant 12./9. til Cette.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Kronstadt 11./9. — London, Bom, afg. Riga 4./9. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 8./9. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 9./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 4./9. til Rotterdam. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Riga 11./9. til Rotterdam. — Roma, v. Thnn, ank. Riga 11./9.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. Skagen 11./9. for Kronstadt. — Karen, Eriksen, afg. Blyth 11./9. til Helsingfors. — Ingrid, Winther, ank. Kronstadt 12./9.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Bordeaux 3./9. — Alexy, Lorentzen, ank. Bristol 11./9. — Dagny, Sorensen, afg. Graugemouth 11./9. til Rostock. — Mary, Clausen, afg. Rivadesella 11./9. til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Yxpila 4./9. — Russia, Poulsen, ank. Burntisland 9./9. — Carl Hecksher, Starck, ank. Riga 11./9. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./8. — Normannia, Erichsen, afg. Petersborg 8./9. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 9./9. — Canadia, Jespersen, afg. Portland Maine 31./8. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 8./9.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 9./8. — Patricia, Dam-Larsen, ank. Petersborg 10./9. — Gratia, Sorensen, afg. Blyth 10./9. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 3./9.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 5./9. — Gallia, Nielsen, afg. Brügge 11./9. — Caledonia, ank. Methil 11./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 11./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Bergen 3./9.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Råfsö 5./8. — Granaria, Jørgensen, afg. Barry 8./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Stockholm 3./9. — Estonia, Winckler, afg. Calais 10./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Raumo 10./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Windau 6./9. — Seccalia, Jensen, afg. Trapani 28./8. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 2./9. — Bosnia, Skovgaard, ank. Toulon 4./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Hungersburg 2./9. — Brattingsborg, Suenson, afg. Savona 5./9. til Huelva. — Flynderborg, Larsen, afg. Kronstadt 12./9. til Rotterdam. — Fredensborg, Winther, ank. Cardiff 3./9. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Königsberg 9./9. — Jomøborg, Mathiesen, ank. Huelva 29./8. — Kronborg, Jensen, afg. Rotterdam 11./9. — Rosenborg, Schultz, afg. Riga 10./9. til Calais. — Skanderborg, Jensen, afg. Petersborg 11./9. til London. — Stegelborg, Lund, afg. Uleåborg 10./9. til Dunkerque. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Elsfleth 2./9. til Genua. — Søborg, Hansen, afg. Petersborg 5./9. til West Hartlepool. — Uranienborg, Schmidt, ank. Königsberg 13./9.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbech, afg. Stettin 12./9. til Rotterdam. — Klampenborg, Palm, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Marselisborg, Andersen, afg. Newport 10./9. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, afg. Petersborg 9./9. — Skodsborg, Agerlin, afg. Grimsby 12./9. til Kronstadt. — Tuborg, Schmidt, ank. Brake 12./9. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Manchester 4./9. til Genua. — Vordingborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 12./9.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, afg. Kotka 9./9. til Ghent. — Dansborg, Kühl, ank. Livorno 11./9. — Jægersborg, Larsen, ank. Tyne 5./9. — Kallundborg, Nielsen, ank. Rotterdam 11./9. — Taaruborg, Matzen, afg. Newcastle 10./9. til Kronstadt.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Ostende 11./9. til Sunderland.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 7./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Huclva 3./9.

Svendborg. Peter Mærsk, afg. Ghent 12./9. — Anna Mærsk, Sørensen, ank. Kroustadt 11./9.

Havet. Fyén, Andersen, ank. Methil 11./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Dunckerque 13./9.

Det østasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Vlissingen 8./9. — Trauquebar, van Deurs, afg. Singapore 8./9. — Anamba, Rambusch, afg. Singapore 8./9. — Cathay, Thomsen, afg. Moji 8./9. — Bintang, Gabe, afg. Perim 10./9. — Siam, Cortsen, afg. Marseille 8./9. — Samui, de Fine Licht, afg. Algiers 8./9. — Indien, Berg, afg. Hudiksvall 8./9. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 28./8. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 4./9. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 3./9.

Æra. Energi, Svane, ank. Neder Kalix 9./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Aarhus 7./9. — Helene, Sørensen, ank. Riga 6./9. — Sjølland, Sonnichsen, ank. Hull 11./9. — Agnete, Petersen, afg. Goole 10./9. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 12./9. — Alice, Schultz, afg. Dundee 12./9.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Kiel 12./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kallundborg 9./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kronstadt 13./9. — Peter Willemoes, Albertsen, pass. Skagen 10./9. vestg. — Hans Tavsén, Klubborg, pass. Hammershus 13./9. vestg. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Calais 11./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, pass. Hammershus 13./9. vestg. — N. F. Hoffding, Petersen, ank. London 10./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Methil 12./9. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Pitca 11./9. — Ajax, Brøsen, ank. Nykjøbing F. 11./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Pernambuco 10./9. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Genua 5./9. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Rouen 7./9. — Urania, Clausen, afg. Blyth 5./9. — Svend, Schmidt, ank. East Hartlepool 5./9. — Nordland, Petersen, afg. Pillau 12./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Neufahrwasser 9./9. — England, Andersen, afg. Granton 5./9. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 11./9. — Rusland, Madsen, ank. Kjøbenhavn 8./9. — Dronning Olga, Petersen, afg. Archangel 9./9. — Annette Furness, Larsen, afg. Blyth 12./9. — Europa, Hansen, ank. Petersborg 12./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Kronstadt 12./9. — Frankrig, Friis, afg. Windau 9./9. — Belgien, Nielsen, ank. West Hartlepool 9./9.

Frem. Austa, Bagger, afg. Ghent 10./9. til Methil. — Vora, Thing, afg. Memel 12./9. til Rotterdam. — Freja, Nielsen, afg. Frederikshald 12./9. til Kiel. — Hertha, Rasmussen, ank. Stettin 10./9.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 10./9. til Lübeck. — Edison, Sørensen, ank. Ustnaroða 6./9. — Fulton, Jørgensen, afg. Vostitza 2./9. til London. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 11./9. — Washington, Nielsen, ank. Wiudau 5./9.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Leith 13./9. — Rimfaxe, Faber, ank. Seaham 12./9. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 12./9. til Trångsund.

Sejlskibe.

Æra. Johanne, Hansen, ank. St. Valory sur Sonne 10./9. — Norden, Rasmussen, ank. Stolpemünde 9./9. — Signe, Hansen, afg. Kjøbenhavn 9./9. til Malmø. — Habil, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 8./9. — Arietis, Andersen, afg. Stevns 9./9. til Petersborg. — Prøven, Schmidt, ank. Falmouth 10./9. — Fred, Jørgensen, ank. Göteborg 9./9. — Henry, Bager, ank. Inverkeithing 9./9. — Valborg, Johansen, ank. Nicolaistad 9./9. — Mariane, Andersen, ank. Faxe Ladeplads 9./9. — Rolf er 28./8. prajet paa 41° N. Br. og 11° V. Lgd. — Agnes, Christensen, ank. Libau 11./9. — Fuglen, Petersen, ank. Sundsvall 11./9. — Gloria, Fabricius, ank. South-Alloa 11./9. — M. Hay, Petersen, ank. Frederiksstad 10./9. — Marie, Kroman, ank. Kjøbenhavn 10./9. — Heimdæl, Eriksen, afg. Reykjavik 10./9. til Burntisland. — Mars, Stegmann, ank. Kjøbenhavn 11./9. paa Rejse til Aberdeen. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Neapel 12./9. — Prøven, Schmidt, lossen i Havre. — Ahba, Petersen, ank. Mullerup 12./9. — Johanne, Stegmann, ank. Travemünde 12./9. — Anne,

Schmidt, ank. Horsens 12./9. — Concordia, Madsen, ank. Landsort 12./9. — Alta, Albertsen, ank. Libau 11./9. — Argo, Christensen, ank. Kjøbenhavn Red 10./9.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Efterretninger for Søfarende.

Fartøj sunket. Albuén Fyr S. t. V. Store Bælt. En Evert er sunket i c. 4 Favne Vand S. 11° V. for Albuén Fyr i 3½ Sm. Afstand.

INDHOLD:

Bombessen. — Kjøbenhavn, d. 15. Septbr. 1908. — Nord- og Syd-østasiatisk Sejlskibsreder-Forbund. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholder Fredag den 25. September Form. Kl. 10 Aarsmøde paa Forbundets Kontor, St. Annæ Plads 26, 2den Sal, Kjøbenhavn med følgende Dagsorden:

1. Regnskabet og Aarsberetningen.
2. Valg af 3 Repræsentanter og 1 Suppleant.
3. Nedsættelse af Kontingentet for Medlemmer, der indmeldes efter 1. Juli.
4. Vedtagelse af Stedet, hvor næste Aarsmøde skal afholdes.
5. Forskelligt.

Alle Medlemmer af Forbundet, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

Kjøbenhavn, den 5. September 1908.

Paa Repræsentantskabets Vegne

P. Rechnitzer

i. T. Formand.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

AlSlags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

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,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Maskinmester.

Som Mester paa en Fjorddamper (Bugser- og Passagerbaad, 220 H.K.) kan en ædruelig, flink og dygtig Maskinmester faa en fast Plads. Billet, mkr.: „339“, med Afskrift af Anbefalinger indsendes til dette Blads Kontor.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler Skibs-Lanterner og Inventarie Møllergade Nr. 29, ved Havnen.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter. Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere. Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevi Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

Sct. Jacobsgade 9.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 46 & 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.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck. Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstøser. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prislister 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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr 3

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,

anbefaler
d'Herrer Skibstøseres sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr. „Mehren“.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henhørende Reel og billig Betjening garanteres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 38163

Alt Skibsarbejde udføres. Lille strandstræde 3.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager (sp. Søager).

Th. Lang,

Smede- og Mæskværksted
Gastværkshaven.

Fabrik for sølvmarernde Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

et 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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 57. Kjøbenhavn, Fredag den 18. September 1908. 15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto **Toldbodvej 22.**
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse Private. Telefon-Nr. 6.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annæplads 19 & 21.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træfkes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester **Alt Skibsarbejde udføres**
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Motorfartøj søges

til fast Fart med Cement fra Aalborg til Holbæk etc. Farten, der kan paaregnes at blive lønnende for en energisk Skibsfører, vil være at paabegynde pr. første aabne Vande 1909, eventuelt straks. Et Fartøj af 50 à 100 Tons Ladeevne vilde egne sig bedst. Reflektanter bedes indlægge Billet, mrk.: „Motorfart“, paa dette Blads Kontor.

Maskinmester.

Som Mester paa en Fjorddamper (Bugser- og Passagerbaad, 220 H.K.) kan en ædruelig, flink og dygtig Maskinmester faa en fast Plads. Billet, mrk.: „339“, med Afskrift af Anbefalinger indsendes til dette Blads Kontor.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.



Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Sømandshøjskolen, Svenborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk (Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. maanedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

Cadenius & Grahn

Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholder Fredag den 25. September Form. Kl. 10 Aarsmøde paa Forbundets Kontor, St. Annæ Plads 26, 2den Sal, Kjøbenhavn med følgende Dagsorden:

1. Regnskabet og Aarsberetningen.
2. Valg af 3 Repræsentanter og 1 Suppleant.
3. Nedsættelse af Kontingentet for Medlemmer, der indmeldes efter 1. Juli.
4. Vedtagelse af Stedet, hvor næste Aarsmøde skal afholdes.
5. Forskelligt.

Alle Medlemmer af Forbundet, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

Kjøbenhavn, den 5. September 1908.

Paa Repræsentantskabets Vegne

P. Rechnitzer
f. T. Formand.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 18. September 1908.

Sø- og Handelsrettsdomme. Kjøbenhavn, 16. September. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise et Beløb af 70,000 Kr. for Bjergning af Dampskibet »Snowdon« af Cardiff, der d. 16. Maj d. A. land-sattes ved Hyllekrog paa Lolland. Værdien af Skibet i beskadiget Stand var 225,000 Kr. og af Ladningen 742,000 Kr.

Skibfører H. J. Poulsen blev, som Fører af Fiskekutteren »Alexander« af Færøerne, i Dag tilkendt en Bjergløn af 2,500 Kr. for Medvirkning ved Bjergningen af Damperen »Hero« af Drammen, der i April 1906 drev om ved Færøerne efter at have mistet Skruen.

Atlantehavstrafiken. Berlin 16. September. (Ritz. Bur.) Paa et Møde i Dag af Repræsentanter for de tyske og italienske Linier blev det vedtaget straks at forhøje Prisen for Mellemdækspassagerer til New York med 10 Dollars. Man opnaaede endvidere Enighed om nogle andre Stridspunkter, som skal definitivt behandles paa en Konference af Repræsentanter for alle Linier, som afholdes i September Maanedes Slutning.

Lægtene paa Oceanrejse. To Staal Lægtene af Thems-Typen vil, i Følge »Ship. Gaz.« om kort Tid afgaa fra Penarth Red til Para i Amazonflodens Munding slæbt af en Damper. En Rejse paa ikke mindre end 4,500 Sømil.

De to Lægtene har hver en Mast og vil blive forsynet med et Storsejl, en Klyver og en Raa, hvorpaa der kan anbringes en Bredfok, for det Tilfælde at de skulde komme i Drift fra Damperen, som skal bugser dem over Atlantehavet.

Hver af Lægtene vil faa en Besætning bestaaende af en Fører og tre Mand og forsynes med 40 à 50 Tons Kul som Ballast. Damperen og de to Lægtene, der er 84 Fod lange, ventes at ville forlade Penarth i den nærmeste Fremtid, og behøver antagelig en Maaned til Rejsen.

Bugsergrejerne vil bestaa af en Brog paa 40 Favne og en Slæbetrosse paa 120 Favne mellem Damperen og den første Lægt og det samme mellem Lægtene indbyrdes. Slæbetrossen vil blive en 5 Tommer Staaltrøse.

For et Aarstid siden sejlede to almindelige Thems-Lægtene til Para uden Assistance af noget andet Fartøj. Den ene gjorde Rejsen paa 56 Dage, hvorimod denne for den andens Vedkommende tog 96 Dage.

Om Firmaet Joh. Fr. Eschricht i Swinemünde meddele Nord. Skibsrederforenings Cirk.: Firmaet Joh. Fr. Eschricht opførte som Mægler for et dansk Dampskib paa Regningen et Beløb af Mk. 121.40 som Havnepenge. Nogen Kvittering for Beløbet medfulgte ikke. Paa Forespørgsel hos Havneforvaltningen i Stettin, hvor Skibet lossede, fik Foreningen Rede paa, at der i Virkeligheden kun var betalt Mk. 65.85, saa at Firmaet havde beregnet Mk. 55.55 for meget. Paa en Henvendelse til Firmaet gennem Forningens Agent i Stettin, Hr. Gustav Metzler, om at betale det for meget beregnede Beløb, svarede Hr. Joh. Fr. Eschricht, at han vilde betale, »for den kære Freds Skyld«. Senere har Foreningen faaet en ganske lignende Sag imod det samme Firma, og da The Baltic and White Sea Conference i sit Cirkulære ogsaa paataler visse Uregelmæssigheder, som nævnte Firma har gjort sig skyldig i, har Foreningen ment at burde henvende Opmærksomheden herpaa og advare imod at benytte Firmaets Tjeneste. Skulde man være forpligtet dertil i Følge Kontrakten, hvilket jo altid er højst uheldigt,

saa bør man underkaste Hr. Eschricht's Afregninger en nøje Granskning, inden disse godkendes. I Følge Hr. Eschricht's Brevpapir er hans Forretning grundet i 1801, og hvis Forretningen i de 107 Aar har været ledet efter lignende Principer, som nu synes at være de raadende i Firmaets Forretningsførelse, kan det ikke være Smaaebeløb, Firmaet har tilegnet sig paa uregelmæssig Maade.

Den norske Damper „Munter“s Bjergning.

I Følge »Norges Sjøfartstidende« blev Dampskibet »Munter« af Kristiania d. 7. ds. indslæbt til Kristianssand af den danske Damper »Thorvaldsen« af Korsør. »Munter« havde faaet Skade paa Rorstammen.

Ved Søforklaringen i Kristianssand d. 8. ds. oplystes det, at »Thorvaldsen«, der var paa Rejse fra Korsør til Blyth i Ballast, d. 6. September Kl. 10,30 Fm. havde faaet en Damper med Nødflag i Sigte i Retningen N. $\frac{1}{2}$ V. 5 Sm. borte. Man holdt ned til denne, som viste sig at være S/S. »Munter« af Kristiania, der signalerede, at den havde faaet Roret brækket og anmodede om Assistance; om Bjerglønnen blev der ikke forhandlet.

Det var Kuling af VSV. med høj Sø, og Baad kunde ikke udsættes. Skibene slingrede saa voldsomt, at Manøvreringen var yderst vanskelig; dog lykkedes det »Thorvaldsen« at komme »Munter« saa nær, at man kunde faa fat i en Redningsbøje, som var firet ud fra »Munter«, og til hvilken der var fastgjort en Line. Det lykkedes derefter at hale »Munter«s Græstrosse om Bord og faa den fastgjort til to Pullerter agter; men før Slæbningen begyndte, brækkedes »Thorvaldsen«s Agterkæbe i Stykker og Agtergelænderet blev bortrevet.

Kort efter, inden Slæberen endnu var bleven tot, brækkede »Munter«s Græstrosse.

Fra »Thorvaldsen« blev der nu kastet en Redningsbøje ud med Line paa, men det lykkedes ikke »Munter« at faa fat i den, og Damperen drev saa ned paa »Thorvaldsen«, saaledes at man kun i sidste Øjeblik undgik en Kollision.

Efter yderligere forgæves Forsøg lykkedes det endelig ud paa Eftermiddagen at opnaa den fornødne Forbindelse mellem Skibene og faa Staalslæbere, der vistes ud gennem »Thorvaldsen«s Sideklyds agter, sjækket i »Munter«s Styrbords Ankerkæde, af hvilken 30 Favne blev stukket ud. Kl. 3,40 om Eftermiddagen kunde Slæbningen endelig tage sin Begyndelse.

Paa Grund af den høje Sø foregik Bugseringen med halv Fart, og ved Midnatstid pejledes Blinket af Hanstholmen i SØ. t. Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. og Blinket af Ryvingen i N. t. Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. misv. Kl. 5 om Morgenen var man kommen nærmere op under den norske Kyst, hvorfor Farten blev sat op. Udenfor Songvaar fik man Kl. 9,45 Fm. Lods om Bord, hvorefter man styrede ind ad Vestergabet og ankrede Kl. 12,30 i Kristianssands Havn.

Kaptajnen paa »Thorvaldsen« antager, at han har slæbt »Munter« c. 120 Sm.; »Thorvaldsen«s Skade er takseret til 660 Kr.

Af S/S. »Munter«s Forklaring fremgaar det, at Dampskibets ejes af et Aktieselskab, er 36 Aar gammelt, med en Besætning af 16 Mand og med Forbrug af 9 Tons Kul pr. Døgn. Det blev købt for $2\frac{1}{2}$ Aar siden for en Sum af 60,000 Kr. Kulbeholdningen udgjorde 80 Tons, og man havde Proviant om Bord for en Maaned, da Rorstammen brækkedes.

Skibet var afgaaet fra Bandholm d. 4. September til Middlesbro i Ballast. I Bandholm stod Skibet i leret Grund i omkring 6 Timer, og der er en Mulighed for, at Roret dér kunde have faaet et Knæk.

Paa $56^{\circ} 39' N.$ Brd., $5^{\circ} 48' \text{Ø.}$ Lgd. Klokkeren $5\frac{1}{4}$

Fm. d. 6. September brækkede Roret, fra hvilket Kæder førte op til Agterenden af Skibet, en paa hver Side.

Skibet laa nu uden Styring mod en vestlig Stormkuling med Regnbyger og tiltagende høj Sø og med sagte Fart i Maskinen. Man gik straks i Arbejde med at faa rigget ny Styregrejer til, bestaaende af en ny Staalwire, som blev sat i Rorets Sjakel, en paa hver Side, men Sjaklen brækkede, og dermed blev ogsaa Kæderne ubrugelige. Skibet kom nu atter tværs i Søen og slingrede voldsomt. Efter en Stunds Forløb begyndte Agttertanken at lække stærkt. En Mængde Vand kom i Agtterrømmet, og man blev nødt til at bore tre Huller i Skoddet mellem Maskinen og Agtterrømmet og paa den Maade lede Vandet ind i Maskinrummet for at faa lænset.

Der blev nu hejst Nødsignaler, men tre Dampskibe passerede forbi, uden at komme »Munter« til Hjælp. Et af disse, »Mary Lowdon« af Strømstad var blot i en Afstand af 10 à 20 Favne, og da Kaptajnen paa »Munter«, som førte norsk Flag, blev spurgt om, hvad der var i Vejen, svarede han, at Roret var brækket. Paa Spørgsmaal om »Mary Lowdon« vilde slæbe »Munter«, fik denne intet Svar. Med de to andre Dampskibe blev der ikke talt.

Senere traf man S/S. »Thorvaldsen«. Efter omkring 1 Times Forløb fik man Forbindelse med Skibet, men Slæberen brækkede, og først Kl. 3³/₄ om Eftermiddagen fik man en Staaltrasse fra »Thorvaldsen«, som blev sjækket ind i »Munter«s Styrbords Ankerkæde. Det var umuligt for »Munter« at klare sig ind alene, idet det fremdeles var stærk Kuling med høj Sø. Havde Vejret derimod bedaget sig, kunde Roret utvivlsomt være sat i brugbar Stand ved Hjælp af Springlinerne.

Skoleskibet „Viking“.

Nedenstaaende Skrivelse, som vi af de paagældende Foreninger er anmodet om at offentliggøre, er af Formanden for Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 og Repræsentanten for Dansk Styrmandsforening, samt af Viceformanden for Dansk Navigatørforening og Formanden for Thuro Sømandsforening overrakt Indenrigsministeren ved Audiens d. 12. September d. A.

Ministeren lovede velvilligst at tage Sagen under Overvejelse.

Til

Indenrigsministeriet!

Bestyrelsen for nedennævnte Foreninger tillader sig herved at henvende sig til det høje Ministerium i Anledning af, at Bestyrelsen for Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd har besluttet at ansætte en Officer fra Krigsmarinen som Fører for Aktieselskabets Skib »Viking«, naar dette i Løbet af kortere Tid vender hjem fra sin første Rejse.

Naar vi tillader os at rette denne Henvendelse, er det blandt andet fordi der i Fjor igennem Indenrigsministeriet blev bevilget et Bidrag af Statskassen paa 50,000 Kr. til Skibets Udrustning. Vi formener, at Indenrigsministeriet derigennem har faaet en vis Berettigelse til at vaage over, at Pengene anvendes paa rette Maade og i det oprindelige Øjemed, og for det Tilfælde, at der paany skulde blive Tale om Bidrag eller Tilskud fra Statskassen, ønsker vi, at det høje Ministerium skal være bekendt med vort Syn paa den af »Viking«s Bestyrelse truffe Bestemmelse.

Da i sin Tid Planen om et Skoleskib kom frem, søgte de Mænd, som havde taget Initiativet, vor Støtte og Anbefaling af Sagen.

Der er vel heller ingen Tvivl om, at blandt Publikum i det hele kunde der kun skabes Tillid til Planen

om et Skoleskib, naar denne fandt Tilslutning hos os, den Stand, som Skoleskibets Elever en Gang skal tilhøre.

Da vi i sin Tid gav Sagen vor Tilslutning, gik vi ud fra, at Skibets Fører skulde være en Officer fra Handelsflaaden. Det faldt os overhovedet intet Øjeblik ind, at der nogensinde kunde blive Tale om at besætte Førerposten med en Officer fra Krigsmarinen. Havde vi kunnet tænke dette, vilde vi paa det bestemteste have fraraadet, at Skoleskibet blev udrustet.

Den Omstændighed, at »Viking«s nuværende Fører, der er opdraget i Handelsflaaden, erstattes af en Officer fra Krigsmarinen, tilmed uden at Posten har været opslaaet ledig, vil af Handelsflaadens Officerer blive følt som en ganske uberettiget Tilsidesættelse. Det vil i den store Befolknings Øjne se ud som et Mistillidsvotum til Handelsflaadens Officerer, og Sagkyndige i vore Nabolande vil med Rette kunne spørge om Grunden til, at en Officer fra Krigsmarinen nu vælges til Chef for Handelsflaadens Skoleskib for Befalingsmænd. Som det vil være det højtærede Ministerium bekendt, gaar Uddannelsen af Søofficererne i Retning af at dygtiggøre dem til under en eventuel Krig at forsvare vore Kyster med smaa og ikke søgaaende Krigsskibe. Uddannelsen af Officerer til Handelsflaaden gaar derimod i en ganske anden Retning, og det er ikke Overdrivelse at paastaa, at Forskellen i Uddannelsen af Orlogs- og Koffardiofficererne nu til Dags er lige saa stor som Forskellen i Uddannelsen af Hærens og Marinens Officerer; hvis man kunde tænke sig den Mulighed, at en af Hærens Officerer blev ansat som Chef for Marinens Øvelsesskib for Kadetter, vilde der ganske sikkert fra Marinens Officerer blive nedlagt en energisk Protest.

Da vi er overbevist om, at der blandt Handelsflaadens Officerer findes Mænd, som er fuldt ud kvalificerede til at være Chef for Skoleskibet »Viking«, vil vi med alle de Midler, der staar til vor Raadighed, søge at forhindre, at Opdragelsen af de unge Mænd, som vi senere skal arbejde med, bliver ledet af en Søofficer, der er uden Føling med vor Handelsflaade og intet Kendskab kan have til de Forhold, hvorunder de unge Mennesker, der bliver betroet ham, senere skal arbejde. Og vi vil nedlægge en bestemt Protest imod det Mistillidsvotum til den danske Handelsflaadens Officerer, der ligger i, at en Søofficer ansættes som Chef for Den danske Handelsflaadens Skoleskib for Befalingsmænd.

Naar vi i denne Sag har ønsket at henvende os til det højtærede Ministerium, er det fordi vi, i Fald en Officer i Krigsmarinen bliver Chef for Skoleskibet »Viking«, bestemt maa tage Afstand fra den Tanke, at Skoleskibet kan blive til Gavn for vor Handelsflaade; det vil derimod blive til Skade, ikke alene fordi Uddannelsen af de unge Mennesker vil blive ledet i en Retning, som Handelsflaaden ikke er tjent med, men ogsaa fordi det vil nedbryde Tilliden til Handelsflaadens Officerer og skade deres Anseelse.

Vi beder derfor det højtærede Ministerium om at tage under Overvejelse og eventuelt foranledige, at fremtidige Bevillinger til Den danske Handelsflaadens Skoleskib for Befalingsmænd bliver gjort afhængig af, at dette Skib føres af en Mand, der er opdraget i Handelsflaaden. Det er vor Overbevisning, at kun en Mand fra Handelsflaaden kan blive den rette Vejleder og Opdrager for fremtidige Befalingsmænd i Handelsflaaden, og det er en Sag af allerstørste Betydning for vor Stand, at Posten som Fører af Skoleskibet »Viking« ikke bliver besat med en Officer af Krigsmarinen.

Kjøbenhavn i September 1908.

Med Ærbødighed
P. B. V.

J. P. Larsen,
Formand for »Den almindelige danske Skibsførerforening«.

Balthazar Petersen,
Viceformand for »Dansk Navigatorforening».

Chr. Christensen,
For »Dansk Styrmands-Forening».

A. J. Petersen,
Formand for »Dragør Skibsfører- og Skibsreder Forening».

C. P. Lund,
Formand for »Rønne Skipperforening af 1883».

»Løgstør Sømandsforening».

N. C. Andersen,
Formand for »Thisted Sømandsforening».

J. Sørensen,
Formand for »Aalborg Skipperforening af 1883».

M. Petersen,
Formand for »Aarhus Skipperforening og Hjælpekasse».

Carl Christensen,
Formand for »Skipperkassen, Horsens».

L. Chr. Jordahn,
Formand for »Kolding Sømandsforening».

Albert E. Boye,
Formand for »Marstal Skipperforening af 1888».

P. Bom,
Formand for »Thurø Sømandsforening».

Vi er yderligere bleven anmodet om at offentliggøre nedenstaaende Skrivelser Skoleskibet »Viking» vedrørende:

Kjøbenhavn, d. 3. September 1908.

Hr. Kaptajn *N. Clausen,*
Fører af Skoleskibet »Viking»,
p. T. Hamburg.

Efter at »Viking»s Togt nu er tilendebragt, skal Bestyrelsen herved tilkendegive Dem sin fulde Paaskønnelse af den Sømandsdygtighed, hvormed De har røgtet det Dem betroede ansvarsfulde Hverv som Skibets Fører.

De personelle og diciplinære Forhold om Bord har derimod, som det bl. a. af Deres Rapporter er fremgaaet, ikke været tilfredsstillende.

Det staar derfor for Bestyrelsen som uafviseligt nødvendigt, at der træffes Foranstaltninger sigtende til at hidføre en Forandring heri.

En saadan Forandring vil imidlertid ikke kunne tænkes gennemført, uden at der samtidig sker en Ændring i den øverste Ledelse af Skoleskibet.

Som Følge heraf maa Bestyrelsen anse det for rettest, at De fratræder Deres Stilling efter »Viking»s Udløsning i Hamburg.

Bestyrelsen beder Dem ved Fratrædelsen modtage dens Tak for Samarbejdet under »Viking»s Udrustning og under Skibets første nu lykkeligt tilendebragte Rejse.

Med Højagtelse
P. B. V.
(sign.) *A. de Richelieu.*

4-m. Bark »Viking». Hamburg, d. 7. September 1908.

Hr. Kammerherre, Admiral *A. de Richelieu,*
Storkors af Dbg. p. p.
Formand for Bestyrelsen af Aktieselskabet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd»,
Kjøbenhavn.

Ved Ankomsten her modtog jeg Hr. Admiralens ærede Skrivelse af 3. ds., ligeledes erfarede jeg den

mærkelige Fremgangsmaade, som den ærede Bestyrelse i sin Tid havde benyttet med Hensyn til at erklære mig uskikket som Fører af »Handelsflaadens Skoleskib».

Hvorvidt denne Handling er lovlige eller berettiget, skal jeg foreløbig lade staa hen; kun beklager jeg, at Bestyrelsen i min Fraværelse har foretaget dette Skridt uden i mindste Maade at give mig Lejlighed til at forsvare mig.

I Henhold dertil synes jeg, det maa staa d'Herrer klart, at jeg nødsages til at fremlægge de rette Forhold for Offentligheden.

Med Højagtelse
Ærb.
(sign.) *N. Clausen.*

Hamburg, d. 5. September 1908.

Hr. Kaptajn *Clausen,*
»Viking».

Som Følge af det forestaaende Førerskifte paa »Viking» tillader undertegnede Dæksofficerer sig at opsigte deres Stilling som Styrnænd i Skoleskibet.

(sign.) *Vald. Nielsen,* *S. Clausen,* *M. Madsen,*
1ste Styrmand. 2den Styrmand. 4de Styrmand.

Hamburg, d. 5. September 1908.

Hr. Kaptajn *N. Clausen,*
Fører af Skoleskibet »Viking».

Da jeg ved Ankomsten hertil Hamburg har faaet at vide, at De skal forlade Posten som Skoleskibets Fører, ønsker jeg med det samme at meddele Dem, at jeg fratræder min Stilling som Lærer om Bord og bringer Dem min bedste Tak for det Aar, jeg har arbejdet under Deres Førerskab.

(sign.) *Julius Hein,*
cand. mag.

Hr. Kaptajn *N. Clausen,*
»Viking».

Efter i Dag at have hørt, at De er opsagt og skal fratræde som Kaptajn, tillader jeg mig herved at meddele Dem, at jeg ønsker snarest muligt at blive løst fra mit Engagement om Bord i Skoleskibet »Viking».

Ærbødigt
Dehlholm,
Skibslæge.

Tysk Søretsdom.

Ved Seeamt i Hamburg behandlede d. 8. September den tyske Dampner »Schlei»s Stranding paa Fanø.

Dampneren, der er 78 Netto Reg.-Tons og tilhører Firmaet Blumental & Böse i Altona, var paa Rejse fra Aalborg til Esbjerg med Cement, da den, d. 31. August Kl. 7 Aften, tog Grunden 3 Sm. fra Sønderho, hvorved den mistede sit Ror. Man forsøgte at tiltakke et Nødror, men drev længere Syd paa og blev til Slut staaende fast.

Vejret var taaget og stormende fra SV. Om Aftenen d. 1. September blev fem Mand af Besætningen landsat i

Sønderho af Esbjerg Redningsbaad, medens Kaptajnen, Styrmanden og begge Maskinisterne forblev om Bord.

Disse maatte dog senere sætte Nødflag op, da Skibet arbejdede sig saa dybt ned i Sandet at kun Masterne ragede op over Vandet, og blev nu med stort Besvær optaget af Redningsbaaden fra Romø, der i det stormfulde Vejr havde brugt fire Timer for at arbejde sig ud til Vraget.

Efter Rigskommissærens Paastand maa Strandingen tilskrives en Strømsætning, som paa Grund af det usigtbare Vejr ikke i rette Tid er blevet bemærket af Kaptajnen.

I Dommen udtales:

Dampere »Schlei« er d. 31. August 1908 strandet i Nærheden af Esbjerg og derefter med Tab af Roret, under stadig Grundstødning, drevet Syd paa, indtil den blev staaende fast mellem Manø og Romø, hvor den er blevet fuldstændig Vrag.

Uheldet er hidført ved Strømsætning samt taaget og stormfuldt Vejr.

Kaptajnen er uden Skyld, og der kan heller ikke indvindes noget imod de af ham efter Grundstødningen truffne Forholdsregler.

Den af Redningsstationerne Sønderho og Romø udførte Redning af Besætningen fortjener taknemlig Anerkendelse, og i Særdeleshed maa den, om Aftenen d. 1. September, af Redningsbaaden fra Romø udførte Redning af Kaptajnen og Skibsofficererne betegnes som en fortjenstfuld Daad.

Fragmarkedet.

Hist og her er der indtraadt mindre Stigninger, saa vel i det hjemgaaende som det udgaaende Marked, og selv om det ikke drejer sig om store Sager, er det i hvert Fald en Bevægelse i den rigtige Retning. For Sortehavets Vedkommende begyndte først Sulina at lægge paa og naaede op til 6/10¹/₂ L. H. A. R. (mod 6/3 Ugen forinden) for store Baade, hvorpaa Azoff fulgte efter og betalte indtil 8/1¹/₂ »any« for September Tonnage, men medens Sulina flovede lidt af igen, har Bedringen fra Azoff holdt sig fra Odessa og Nikolajeff er der ikke den ringeste Bedring at spore, da Korntilførslerne er yderst ringe. Raterne er nominelt omkring 6/1¹/₂. En anden Kant, hvorfra mere Fasthed gør sig gældende, er La Plata. Der har været noget Begær for prompte Baade, som der betaltes indtil 11/9 for fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men fra de nedre Flodpladser har der saa at sige intet været gjort, ligesom der endnu heller ikke er noget nævneværdigt at gøre for Oktober Lastning. Naar vi endnu nævner, at flere Pladser i Østen atter synes at vaagne til Liv, hovedsagelig Indien, saa har vi omtalt de væsentligste opadgaaende Bevægelser paa Returmarkedet. Fra Bombay betaltes 8/3 pr. September til to Lossehavne, og 10/ vil antagelig kunne betinges fra Kurrachee. I andre Retninger er der kun ganske minimale eller slet ingen Forandringer at notere. Nordamerika optager gennemgaaende Tonnage særdeles sparsomt, men der vil antagelig snart blive bedre Begær fra Golfen, som forøvrigt har fragtet en Række Dampere paa Netto Charter til 8/6 U. K. eller Kontinentet pr. September, 9/6 à 9/7¹/₂ pr. Oktober, Option Danmark 10/4¹/₂ én, 10/7¹/₂ to Lossehavne. For Deals fra Miramichi betaltes 38/ à 38/6 til Englands Vestkyst.

Østersømarkedet er uforandret og ligger enestaaende flovt i Forhold til Aarstiden. Koleraen i St. Petersburg vil dog nok bevirke en Opgang i Fragterne dertil og derfra paa Grund af Karantæneforanstaltninger for Skibe fra denne Havn. Der bydes imidlertid stadig ikke mere

end 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, Mk. 19/20 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, og Frcs. 36/37 til Marseille. De øvrige russiske Pladser er særdeles flove. Fra Riga til Østkyst Kullhavn noteres kun 18/6 à 19/ D/B. til Dordrecht, Hfl. 13 pr. Tytt Kappbjælker. Königsberg noterer 1/1¹/₂ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen. Fra Kotka til Kings Lynn betaltes 24/ D/B. B (450), fra Gefle og Sundsvall 23/6 D. B., Sharpness (700).

Kulfragterne er fastere til Middelhavet, uforandret til Østersøen og svagere til Sydamerika. I Methil og Burntisland er der et Par Dages Tørn, men ellers er Ekspeditionerne normale. Fra Østkysten er bl. a. sidst sluttet til 3/6 à 3/9 Kronstadt, 3/10¹/₂ Forth/Swine-münde (2,000), 4/3 Libau (1,600), 4/ Tyne/Stockholm (4,200), 3/7¹/₂ Forth/Nakskov (1,100), 4/3 à 4/4¹/₂ Kiel (1,500/2,000), 4/7¹/₂ Tyne/Lissabon (3,100), 6/ Marseille, 5/9 à 6/ Port Said. Fra Cardiff betaltes 4/6 Kronstadt, 5/ Lissabon, 8/3 Ancona, 6/3 Aleksandria, 11/3 Djibuti, 12/6 à 13/ La Plata pr. September, 12/ pr. Oktober, Fra Glasgow sluttedes nogle Baade til 6/3 à 6/4¹/₂ Genua, Savona eller Livorno.

Fra Sø og Land.

Et ejendommeligt Ulykkestilfælde hændte fornylig paa Humbereu, hvorved en Mand tilsatte Livet, og flere andre kun med Nød og næppe blev reddet. Dampereu »Rollo«, som tilhører Wilson Linien, var paa Vej op ad Grimsby Red med en Slæbebaad til Assistaace, da deene kom for nær under Dampereus Bov, hvorved den krængede fuldstændig over og sank i Løbet af et Par Minuter.

Slæberens Besætning sprang over Bord med Undtagelse af Maskinmesteren, som ikke naaede at komme op paa Dækket og derfor gik til Bunds med Skibet. Den øvrige Besætning blev fisket op i meget medtaget Tilstand.

En af »Rollo«s Officerer oplyste senere, at Ulykken sketo derved, at Bugserbaadens Skruo havde faaet fat i den slæk nedhængende Slæbetrosse, som den ved sin hurtige Gang øjeblikkelig halede saa tot, at Baadeu kæntræde, forend det lykkedes at stoppe Maskinen.

En Hval begaar Selvmord. White Star Liniens Dampere »Teutonic« dræbte i Slutningen af Forrige Maaned en stor Hval i Atlanterhavet. »Teutonic« var for Vestgaaende og paa det paagældende Tidspunkt kun en Dagsrejse fra Queenstown. Kollisionen foregik under ret mærkelige Omstændigheder, om hvilke Dampereus Forer erklærer, at han aldrig har set en Hval, som syntes saa halsstarrig opsat paa at begaa Selvmord.

»Vi saa den paa Styrbords Bov i omtrent en halv Somils Afstand, svømmende ligo paa tværs af vor Kurs. Jeg beordrede derfor Styrbords Ror for at svinge klar af den. Hvalen, der var c. 50 Fod lang, svømmede imidlertid kun saameget desto hurtigere, da den saa os svinge. Vi ramte den lige paa tværs, saa »Teutonic«s Bov blev højt oversprojet med Blod. Efter Sammenstødet maatte vi stoppe den Styrbords Maskine for at komme klar af Kadaveret uden at risikere at faa Havari paa Skrueladene«.

Havarier og Forlis.

Gloria, Galease af Risor, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Frederikshavn med Trælast maattet returnere læk til Risor, hvor Skibet maa losse og reparere.

Ceres, Skouert af Brantevik, har paa Rejsen fra Borgå til Holbæk med Trælast maattet søge ind til Karlshamn med Tab af Dæklast og ovenbords Skade forarsaget af haardt Vejr.

Carbonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Stockholm været i Kollision med en tysk Dampere »Tilly Russ« og faaet en Del Skade paa Roret, der repareres i Stockholm. Den tyske Dampere fik Hul i Siden og blev svært læk.

F. C. Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Weymouth fra Råfsø med Trælast efter en stormfuld Rejse over Nordsøen. Skibet har mistet en Del af sin Dæklast.

Tanger, Dpsk. der, som meddelt, har været paa Grund paa Saltholmen, er undersøgt af Dykker og befunden ubeskadiget. Fortsat Rejseu.

Absalon, Dæksbaad af Holbæk, der d. 28. August afsejlede fra Rørvig med en Ladning Sten hertil, er endnu ikke kommet frem, og det maas desværre antages, at Skibet er gaaet under med sin Besætning, bestaaende af Kaptajnen Andersen og dennes Son.

Peter, Motor-Skonnert af Mariager, har været paa Grund ved Hjelmen men er atter kommet flot med Assistance af Svitzers »Frederikshavn«, der indslæbte Skibet til Grenaa Havn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Bark »Wilhelmine« af Fano, tilhørende Aktieselskabet P. N. Winther, Nordby Fano, er solgt til Tyskland for 1,525 Lstrl. Skibet, der for Tiden er beliggende i Hamburg, er bygget i Bremen i Aaret 1875 og maaler 842 Netto Reg.-Tons.

Karl Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigaretter, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, København K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 17./9.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Newcastle 15./9. hertil. — Alexandra, Nielsen, auk. Antwerpen 10./9. — Algarve, Borries, ank. Malaga 14./9. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 16./9. til Vestuorge. — A. N. Hansen, Pnasko, ank. Swansea 14./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 13./9. til Malaga. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 10./9. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 10./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Dartmouth 15./9. hertil. — Beira, Lange, pass. Quessant 16./9. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 10./9. til Kristiansund. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 15./9. for Cette. — Chr. IX, Holm, ank. London 13./9. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 13./9. for Marseille. — Douro, Ørsted, auk. Stockholm 16./9. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 3./9. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 15./9. — Garonne, Kromann, afg. Frederikshavn 10./9. til Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, ank. Hull 11./9. — Hellig Olav, Egense, ank. New York 7./9. — Hengest, Munch, ank. Riga 17./9. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 13./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 15./9. — Jolantha, Simonsen, pass. Bruusbüttel 15./9. for Rouen. — Kasan, Soberg, pass. Brunsbüttel 15./9. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./9. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. La Rochelle 15./9. hertil. — Kursk, Goumisen, ank. Petersborg 8./9. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. Hull 16./9. — Loire, Craignou, afg. herfra 12./9. til Petersborg. — Louise, Kruse, ank. hertil 16./9. — Louisiana, Gotthardt, afg. herfra 16./9. til Kristiania. — L. P. Holmblad, afg. Gibraltar 14./9. til Tunis. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 12./9. — Moskovo, Meldahl, dokker her. — Nicolai II, Kaas, afg. herfra 15./9. til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, afg. Antwerpen 16./9. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisquette, afg. Havre 16./9. til Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Libau 14./9. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 15./9. — Perm, Christensen, ank. London 16./9. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 12./9. — Saga, Wiberg, ank. Riga 13./9. — Saxo, Larsen, ank. Königsberg 16./9. — Seino, Dampf, afg. Petersborg 11./9. til Bordaax. — Texas, Lissner, ank. Glasgow 11./9. — Tiber, Beek, ank. Livorno 9./9. — Tyr, Thaning, ank. Windau 17./9. — United States, Wulff, afg. Kristiansund 12./9. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 15./9. — Vendsyssel, Jacobus, afg. Riga 12./9. til Antwerpen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cape Tormentine 11./9. til Browhead f. O. — Mikhail Antchoukoff, Harboe, ank. Kronstadt 24./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Llanelly 5./9. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 12./9. til Dublin. — Helmer Morch, Thorsoe, afg. Savannah 5./9. til Liverpool. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Burntisland 12./9. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tanuebek, afg. Havgø 15./9. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Emden 14./9. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Petersborg 10./9. til Ghent. — Johan Siem, Knudson, ank. London 12./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, auk. Ghent 14./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Borgå 12./9. til Sevilla. — Nautik, N. Nielsen, afg. Hernösand 12./9. til Tayport. — Nexos, Basse, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Gerda, Iversen, ank. Burntisland 13./9. — Ellen, Hansen, ank. Hull 12./9. — Fylla, Christensen, afg. Stettin 12./9. til Wiborg. — Napoli, Bruuch, ank. Kirkcaldy 13./9. — Bodil, Uldall, passeret Quessant 12./9. til Cette. — Alfa, Lauritsen, ank. Grantou 15./9. — Hebe, Gregersen, ank. Båtskärnäs 12./9. — Inger, Larsen, ank. Kristinestad 12./9. — Johanne, Mikkelsen, ank. St. Brieux 14./9. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Alloo 12./9. til Königsberg. — Laura, Pedersen, ank. Burntisland 13./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Kroustadt 11./9. — London, Bom, ank. Rotterdam 12./9. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 14./9. til Libau. — Bryssel, Kaas, afg. Kiel 16./9. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, auk. Rotterdam 13./9. — Wieu, Boeck-Hansen, afg. Riga 11./9. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Riga 11./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Calais 13./8. — Russia, Poulsen, afg. Burntisland 14./9. — Carl Høcksher, Starck, ank. Riga 11./9. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./8. — Normannia, Erichsen, afg. Petersborg 8./9. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 9./9. — Canadia, Jespersen, afg. Portland Maine 31./8. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 8./9.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 8./9. — Patria, Dam-Larsen, ank. Petersborg 10./9. — Gratia, Sorensen, afg. Blyth 10./9. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 3./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 12./9. — Gallia, Nielsen, ank. Grimshy 12./9. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Methil 16./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 11./9. — Kotonia, Rasmussen, ank. Kem 12./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Zaandam 12./9. — Granaria, Jørgensen, afg. Barry 8./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Stockholm 3./9. — Estonia, Winekler, ank. Burntisland 12./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Raumo 10./9. — Selandia, Troensegaard, afg. Windau 12./9. — Seecalia, Jensen, ank. Bergen 15./9. — Frumentia, Andersen, afg. Petersborg 13./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Toulon 15./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Danneborg. Amalieborg, Petersen, ank. Hungersborg 2./9. — Brattingsborg, Suenson, ank. Huelva 12./9. — Flynderborg, Larsen, afg. Kronstadt 12./9. til Antwerpen. — Fredensborg, Fischer, ank. Cardiff 3./9. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Königsberg 9./9. — Jomshorg, Mathiesen, ank. Huelva 29./8. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, afg. Riga 10./9. til Calais. — Skanderborg, Jensen, afg. Petersborg 10./9. til London. — Stegelborg, Lund, afg. Uleåborg 10./9. til Dunkerque. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Elsfleth 2./9. til Genua. — Søborg, Hansen, ank. West Hartlepool 13./9. — Uranienborg, Schmidt, ank. Königsberg 12./9.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Orbeck, afg. Stettin 12./9. til Rotterdam. — Klampenborg, Palm, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Marselisborg, Andersen, afg. Newport 10./9. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, afg. Petersborg 9./9. til Hull. — Skodsborg, Agerlin, afg. Grimshy 12./9. til Kronstadt. — Tuborg, Smith, ank. Brake 12./9. — Ulfshorg, Møllerup, afg. Manchester 4./9. til Genua. — Vordingborg, Petersen, auk. Kjøbenhavn 12./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Kotka 9./9. til Ghent. — Dansborg, Kühl, ank. Livorno 11./9. — Jagersborg, Larsen, ank. Tyne 5./9. — Kallundborg, Nielsen, afg. Rotterdam 15./9. til Blyth. — Taarnborg, Matzen, afg. Warkworth 10./9. til Kronstadt.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Sunderland 14./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Riga 7./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Huelva 15./9. til Memel.

Svendborg. Anna Mærsk, Sorensen, ank. Kronstadt 11./9. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Ghent 12./9. til Tyue.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 11./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofood, auk. Dunkerque 13./9.

Det ostasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Vlisningen 8./9. — Tranquebar, van Deurs, afg. Singapore 9./9. — Anamba, Rambusch, ank. Bangkok 12./9. — Catay, Thomsen, ank. Hongkong 14./9. — Bintang, Gube, afg. Suez 15./9. — Samui, de Fine Licht, afg. Algiers 8./9. — Siam, Cordtsen, afg. Marseille 8./9. — Indien, Berg, ank. Gøteborg 12./9. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Aalborg 15./9. — St. Jan, Ingemann, afg. Dominica 15./9. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 4./9.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Dunkerque 13./9. — Helga, Vaaben-Hausen, ank. Dioppe 14./9. — Martha, Christensen, ank. Rouen 15./9. — Elna, Rathje, afg. Trångsund 12./9. — Therese, Pedersen, afg. Seaham 12./9. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 10./9. — Jeanne, Løfler, afg. Trångsund 10./9. — Vera, Riso, afg. Neder Kalix 10./9. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 14./9.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Borgå 13./9. — Erindring, Nielsen, ank. Narva 13./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 14./9. — Helene, Sørensen, afg. Riga 12./9. — Sjølland, Sonnichsen, afg. Hull 15./9. — Agnete, Petersen, ank. Aalborg 13./9. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 12./9. — Alice, Schultz, ank. Methil 14./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Pernambuco 10./9. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Genua 15./9. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Rouen 7./9. — Urania, Clausen, ank. Archangel 15./9. — Svend, Schmidt, ank. East Hartlepool 5./9. — Nordland, Petersen, ank. Königsberg 12./9. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. London 15./9. — England, Andersen, ank. Oporto 12./9. — Holland, Poulsen, ank. Methil 13./9. — Rusland, Madsen, ank. Kjøbenhavn 8./9. — Dronning Olga, Petersen, afg. Archangel 9./9. — Annette Furness, Larsen, afg. Blyth 12./9. — Europa, Hansen, ank. Petersborg 12./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Petersborg 13./9. — Frankrig, Friis, ank. Ghent 16./9. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 15./9.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Lübeck 16./9. til Oxelosund. — Edison, Sørensen, ank. Ustnaro 6./9. — Fulton, Jørgensen, afg. Vostitza 2./9. til London. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 11./9. — Washington, Nielsen, afg. Windau 13./9. til Dordrecht.

Frem. Austa, Bagger, ank. Methil 14./9. — Vera, Thing, afg. Memel 14./9. til Rotterdam. — Freja, Nielsen, ank. Kiel 14./9. — Hertha, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 16./9.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Hungerborg 2./9. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 13./9.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Leith 15./9. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, afg. Seaham 15./9. til Esbjerg. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Trångsund 15./8.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Kronstadt 15./9.

Sejlskibe.

Esbjerg. Thora, Thomsen, afg. Celebes 13./9. til Azorerne f. O. — Sophie, Svarrer, afg. Kotka 12./9. til Exmouth. — Etna, Pedersen, ank. Esbjerg 12./9.

Fans. Nordby. Mardor, Mork, afg. Hamburg 9./9. til Arakaju.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. Havre 3./9. p. R. t. Falmouth.

Rønne. John Hintze er ank. til Stolpemünde. — Lawrence Emilie, ank. Kjøbenhavn 9./9. — Hermod, ank. Kjøbenhavn 10./9. — Sigurd er ank. til Kalmar. — Proven, er ank. til Stolpemünde. — Ane Cathrine er ank. til Kjøbenhavn. — Merchantiler er ank. til Vithy. — Karen af Næsko, ank. Rio Grande 3./9.

Svendborg. Alma, Hansen, ank. Rostock 10./9. — Althea, Skovgaard, ank. Kroustadt 9./9. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Petersborg 9./9. — Kaspar, Hansen, ank. Bridgeness 9./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Sundsvall 10./9. — Ludvig, Jørgensen, ank. Fowey 8./9. — Iris, Hansen, ank. Petersborg 11./9. — Ivar Hvitfeldt, ank. Petersborg 11./9. — Niels, Nielsen, ank. Petersborg 11./9. — Fulvia, Petersen, ank. Dunkerque 10./9. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Mo 11./9. — Minerva, Fuglsang, ank. Courseulles 11./9. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Pontreux 11./9. — Guldborg, Jørgensen, ank. Folkestene 12./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Bogense 12./9. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Neptunus, Jensen, ank. Kjøbenhavn 13./9. — Olga, Rasmussen, ank. Charlestown 13./9. — Doris, Køhke, ank. Pornie 12./9. — Rota, Olsen, ank. Petersborg 12./9. — Ane, Jørgensen, ank. Ratan 12./9. — Confidence, Mouritzen, ank. Bordeaux 13./9. — Peter, Jørgensen, ank. Rostock 14./9. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Little Hampton 14./9. — Fylla, Rasmussen, ank. Reval 11./9. — Flora, Sørensen, ank. Nakskov 12./9. — Zampa, Petersen, ank. Fredericia 13./9. — Danmark, Husfeldt, ank. Petersborg 13./9. — Belona, Larsen, ank. St. Waast 13./9. — Psyche, Nielsen, ank. Risør 14./9. — Ludvig, Larsen, ank. Flensborg 15./9. — Magriet, Gommessen, ank. Skien 14./9. — Solon, Rasch, ank. Kristiansand 15./9. — Erhardt, Larsen, ank. Holyhead 15./9. — Mercur, Lund, ank. Mostyn 14./9. — Ruth, Falentin, ank. Nordmaling 14./9. — Kirstine, Sørensen, ank. Libau 15./9. — Emanuel, Jensen, ank. Danzig 16./9. — Cathrine, Hansen, ank. Bologna 13./9. — Lilly, Rasmussen, ank. Flensborg 15./9.

Æro. Freden, Christensen, ank. Holmsund 13./9. — Bien, Petersen, ank. Pillau 14./9. — Æro, Christensen, ank. Bogense 13./9. — Albertina, Kromann, ank. Jersey 14./9. — Emanuel, Bøger, ank. Kjøbenhavn 12./9. p. R. t. Wick. — Argus, Jensen, ank. Wexford 14./9. — Thor, Kromann, afg. Rio Grande 21./8. til Kanalen f. O. — Argo, Clausen, afg. Rio Grande 21./8. til Kanalen f. O. — Thea, Friis, ank. Fecamp 14./9. — Signe, Hansen, ank. Morbylange 14./9. — Ingolf, Nymann, ank. Dundee 12./9. — Viking, Weber, ank. South-Alloa 14./9. — Kirstine Jensen, Kaahauge, ank. London 14./9. — Marie, Rasmussen, ank. Lerwich 14./9. — Rigmor, Petersen, ank. Swinemünde 15./9. — Emilie, Friis, ank. Methil 15./9. — Marie, Weber, ank. Dundee 15./9. — Frem, Haagensen, ank. Libau 15./9. — Vera, Mygind, ank. Troon 14./9. — Svane, Møllmann, ank. Kjøbenhavn 13./9. p. R. t. Amsterdam. — Claudia, Aaberg, afg. Antwerpen 15./9. — Kodan, Hansen, ank. Barbados 14./9. — Hildur, Andersen, ank. Berwick 14./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kristiansand 15./9. — Arietis, Andersen, ank. Petersborg 15./9. — Fredensborg, Kisby, ank. Marstal 15./9. — Mathilde, Hansen, ank. Skien 16./9. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Setubal 15./9. — Alfa, Madsen, ank. Göteborg 15./9. — Olaf Petersen, Albertsen, pass. Hals 15./9. p. R. t. Lemvig. — Valkyrien, Weber, ank. Shorehamn 15./9. — Th. Lohse, Boye, ank. Neufahrwasser 15./9. — Amalie, Andersen, pass. Swinemünde 14./9. p. R. t. Stockholm. — I. Koeffed, Andersen, ank. Göteborg 15./9. — Mariane, Andersen, ank. Skien 15./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 18. September 1908. — Den norske Damper »Munter«s Bjergning. — Skoleskibet »Viking«. — Tysk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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 Urej og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel 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«.

Vi søge 2 Motorsejlere paa c. 100 Tons d. w. i time-charter, og bede om billigste Tilbud.

Heinecke & Co.
Harburg a/d Elbe.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 28, ved Havnen.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere. Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevi Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

Sct. Jacobsgade 9.

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 tilføjes Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2193. Hindring rapporteret. Hølgens S. Jylland. Kattøgat. Dampere »Glenfhlase« rapporterer at have stødt paa en Sten eller anden Hindring 1 Sm S. 18° Ø. fra Sletterhage Fyr. Dampere havde et Dybgaende af 5,3 m. 56° 5' N. Br. 10° 31' Ø. Lgd.

Sedet, hvor der ved Opmaalning er fundet e. 25 m Vand, vil lejlighedsvis blive nærmere undersøgt.

Advarsel. Da Landgrunden ud for Sletterhage Fyr er stejlt affaldende, advares Skibsforere mod at underløbe Landgrunden ved dens Umsejling. (Danske Lods, Side 155).

2194. Flytning af Lystønde, Udlægning af Somarker. Ostindiefarer-Grund. Sundet. Den 1ste Oktober 1908, eller snarest muligt derefter, flyttes — som allerede bekendtgjort i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1928. Kjøbenhavn 1908 — Lystønden »Ostindiefarer-Grund« e. 7 Kbl NV. hen, saa at den kommer til at ligge i e. 16 m Vand, 2½ Kbl NØ for den fundne Stenruse med 6,3 m Vand. Lystøndens Navn forandres til »Gilleje-Flak N.« 56° 9' N. Br. 12° 8' Ø. Lgd. Samtidig udlægges et Skrbordis Somerke med rød Stage og to opadvendte Køste paa Lystøndens nuværende Plads. (Kort Nr. 127, 144, 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Lods, Side 252. Fyr-Port. Nr. 165. Som.-Fort., Side 16).

2195. Skydeøvelser. Farvand spærret. Kalleboer. Sundet. Den 19de Septembris 1908 foretoges Skydeøvelser paa Amager Fæled, fra Kl. 10 Fm. til Kl. 7 Eem. Farvandet mellem Amager V.-Kyst og en Linie fra Ø.-Enden af Dæmningen i Kalleboer til et Punkt 4,400 m V. for Aflandsbage er i den Tid spærret for al Sejlads.

2196. Fyrskib forladt Station. Korsør. Store-Bælt. Korsør Fyrskib har forladt sin Station. Det vil snarest muligt atter blive udlagt.

2197. Sunket Vrag. Albuena S. Laaland. Store-Bælt. En Evert er sunket i e. 7,3 m Vand, 3½ Sm S. 11° V. fra Albuena Vinkelfyr.

2198. Forandring i Afmærkning. Vejle-Fjord. Lille-Bælt. Den gravede Rende til Vejle Havn er nu afmærket saaledes: Den ydre Del af Renden er paa S.-Siden afmærket med 6 hvide Bøjer. Bøjerne ved Rendens Yderende og ved dens Bøjning er forsynet med hvid Slage, henholdsvis med 1 og 2 nedadvendte Køste. Fra Bøjningen indefter ligger paa S.-Siden 9 hvide og paa N.-Siden 10 røde Bøjer uden Topbetegnelse. (Kort Nr. 117 og 156. Danske Lods, Side 353. Havne-Lods, Side 117. Som.-Fort., Side 21).

2199. Fonde udlagt. Bandholm-Rende. Smaalands-Farvandet. En Spids-toude er til Forsøg udlagt i Bandholm-Rende, i Knækket mellem den yderste

20 Sek. viser hvidt Fire-Blink, tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Synsviddens: 18 Sm.

2222. Grunde fandet. Penarf Red. Quiberon. Paa Penarf Red er fundet 4 m over Klippegrund 1, Sm 31° V. fra Penarf Taarn, og 0,3 m over Klippegrund 1, Sm S. 30° Ø. fra Penarf Taarn, som ligger paa 47° 30' 15" N. Br. 2° 37' 58" V. Lgd.

2223. Midlertidigt Fyr tændt. Birch Point. Miscon Island. Chaleur Bay. New Brunswick. Den 1ste September 1908 sluktes Birch Point Fyr og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnet og brænder, indtil det ny Blinkfyr tændes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2155. Kjøbenhavn 1908).

2224. Ledefyr tændt. Kouchibouguac River. Kouchibouguac Bay. New Brunswick Ø.-Kyst. To Par Ledefyr er tændt ved Indløbet til Kouchibouguac River.

Det yderste Par er hvide, faste Fyr, der staar paa S.-Kysten, e. ¼ Kbl N. 66° V. og S. 66° Ø. fra hinanden. Flammens Højde: 9 m og 6 m. Synsviddens: 10 og 9 Sm. Fyrvæle, 7,3 og 4,3 m høje. Forfyrret: 46° 50' 35" N. Br. 64° 54' 25" V. Lgd.

Det inderste Par er røde, faste Fyr, der staar paa N.-Kysten, e. 1 Kbl N. 25° V. og S. 25° Ø. fra hinanden. Flammens Højde: 8,3 og 5,3 m. Synsviddens: 7 og 6 Sm. Fyrvæle, 7,3 m og 4,3 m høje. Forfyrret: 46° 51' 5" N. Br. 64° 54' 38" V. Lgd.

2225. Fyr flyttet. Wilnot Bluff. St. John River. New Brunswick. Wilnot Bluff Fyr er flyttet 58 m S. 20° V. hen. Flammens Højde: 30,3 m. Synsviddens: 7 Sm. Linseapparat af 5te Orden. Hvid, 12,3 m høj, firkanteret Fyrbaake. Den gamle Fyrbaake er borttaget.

2226. Fyr tændt. Mitchener Point. Avon River. Nova Scotia. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa S.-Siden af Mitchener Point, e. 2 Sm oven for Hantsport. Flammens Højde: 12,3 m. Synsviddens: 3 Sm. Spejlsapparat af 6te Orden. Hvid, firkanteret, 12,3 m høj Baake med Fyrhus. Et rødt, fast Fyr vises fra et Viinde i Fyrhusets S.-Side. 45° 2' 41" N. Br. 64° 8' 38" V. Lgd.

2227. Grund fundet. Crow Island Ledge Ø. Blue Hill Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En 3 m Klippe er fundet Ø. for Crow Island Ledge, i Lobet mellem Crow Island og Sisters Island, i N. 5° Ø. fra Crow Island NØ-Pynt. 44° 8' 23" N. Br. 68° 21' 23" V. Lgd.

2228. Fyrskibet »Cape Elizabeth« midlertidig ombygget. Maine. Fyrskibet »Cape Elizabeth« Nr. 74 er midlertidig ombygget med Reservefyrskib Nr. 78. Fyr og Taagsignaler er uforandret.

2229. Opmaalingsstønde udlagt. Georges Bank. Nordlige Atlanterhav. En hvid Fløjtetønde Nr. 1, mærket »Surveying Bouy Nr. 1«, er til Brug ved Opmaalning i 31 m Vand udlagt paa Georges Bank. 40° 51' N. Br. 68° 40' V. Lgd.

2230. Fløjtetønde inddraget. Hen and Chickens. Buzzards Bay. Massachusetts. Fløjtetønden »Hen and Chickens Nr. 1 A«, der laa ¾ Sm S. 49° V. fra Fyrskibet »Hen and Chickens«, er permanent inddraget.

2231. Fyr tændt. Log Slough. Newport River. North Carolina. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Kanten af Grunden N. for Log Slough paa Newport River V.-Side. Det vises fra en sort Baake, som staar i 1 m Vand, fra Ware Creek Ø.-Kant i S. 397° V., og fra Newport Marshes venstre Kant i N. 69¼° V. 34° 45' 10" N. Br. 76° 41' 39" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2232. Undervands Taagsignal. Fyrskibet »South Pass«. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Paa Fyrskibet »South Pass« Nr. 49, ved Indløbet til Mississippi River, gives nu Undervands Taagsignal med Nr. 43 saaledes: 4 Slag, Pause 3 Sek., 3 Slag, Pause 5 Sek.

Del af Rendlen og Rendlen ind til Havnen, 3000 m N. 52 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Baudholm Kirke. 54° 51' a. N. Br. 11° 30' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 523).

2200. Fyr tændt, Geldingens. Farvandet Ø. for Røyskjælv. Island V.-Kyst. Paa V.-Siden af Geldingens er tændt et Fyr til Vejledning for Indsejlingen til P. J. Thorsteinson & Co.'s Emballsment paa Vidley Sø-Side. Fyret viser Lys med Formørkelser, c. 30 Formørkelser hver 1 Minut. Lyset er rødt fra N. 27° V. til N. 37° V., hvidt fra N. 37° V. til N. 57° V., grønt fra N. 57° V. til N. 72° V., men skjules S. for c. N. 70° V. af Vidley N.-Ende. Lysevnen for det hvide Lys: 7 Sm. Endvidere viser Fyret svagt, hvidt Lys fra S. 24° V. til S. 46° V. over Emballsmentet paa Vidley. 64° 9' 54" N. Br. 21° 46' 50" V. Lgd. (Kort Nr. 55, 87, 88, 114, 147 og 213. Islandske Lods, Side 32. Fyr-Port. Nr. 523 A.)

2201. Fyr i Jorden. Dalatangi. Seidisfjærd. Island Ø.-Kyst. Dalatangi Fyrapparat er i Jorden.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2202. Fyrs Lysvinkler. Søgestad. Øland. Sverig. Søgestad ny Fyr viser rødt Lys mod N. over Landgrunden til N. 26° Ø. hvidt Lys fra N. 26° Ø. gennem Ø. og S. til S. 80° V., og rødt Lys fra S. 80° V. mod Land. Ved Grænserne mellem Lysvinklerne er Blinkene i den hvide Vinkel afvekslende røde og hvide. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1968. København 1908).

2203. Fyr tændt. Trödjehällan. Gølle. Trödjehällan ny Fyr er nu tændt og viser Tre-Lys hver 9 Sek. Lyset er grønt fra N. 5° V. gennem N. til N. 5° Ø., hvidt fra N. 5° Ø. til N. 53° Ø., rødt fra N. 53° Ø. til N. 76° Ø., svagt rødt fra N. 76° Ø. gennem Ø. til S. 86° Ø., svagt grønt fra S. 86° Ø. til S. 50° Ø., grønt fra S. 20° Ø. til S. 12° Ø., hvidt fra S. 12° Ø. til S. 11° Ø., rødt fra S. 11° Ø. mod V. til Land. Lysevnen: 9.7 og 5 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1749. København 1908).

2204. Sømærke udlagt. Nekmanngrund. Rusland. En hvid og rød Slæge med en opadvendt over en nedadvendt Krog er i 12 m Vand udsat paa Ø.-Siden af Nekmanngrund, 6 $\frac{1}{2}$ Sm N. 58° V. fra Reikis Kirke og i S. 68° V. fra Thuklova Fyr. 59° 2' N. Br. 22° 21' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2205. Fyr midlertidig forandret. Elbing. Frisches Haf. Tyskland. Bjelting Fyr viser midlertidig hvidt, fast Lys. 54° 19' 29" N. Br. 19° 25' 59" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

2206. Lystande udlagt. Lille-Middelgrund. Kattegat. En sort Lystande med hvidt Bælte er nu udlagt c. 1 Kbl NØ for den NØ-lige Væger paa Lille-Middelgrund. Den viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. 56° 57' 12" N. Br. 11° 57' 53" Ø. Lgd. (Kort Nr. 144, 186, 187 og 211). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1681. København 1908).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2207. Fyrlampe flyttet. Molden. Norge. Molden Fyrlampe er nu flyttet 20 m ud i Sundet paa et Jernstativ, der staar i 2 $\frac{1}{2}$ m Vand. Den adlydbede Rendes Midtlinje ligger midt imellem Molden og Søetren Fyrlamper. I Østre Moldesund er den midlertidige Afmærkning indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 945. København 1908).

2208. Fortøjtønder atter udlagt. Helgoland Tyskland. I Helgoland N.-Havn er Fortøjtønderne Nr. 1 og 2 for store Skibe atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 946. København 1908).

2209. Undervands Taagesignal. Fyrskibet »Elbe I«. Elben. Fyrskibet »Elbe I« giver nu Undervands Taagesignal med Klokke, hvorpaa slaas Fire-Slag sanledes: Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 12 Sek. (Kort Nr. 119 og 280).

2210. Skydeøvelser. Guxhøven. Elben. Den 21de og 22de September 1908 afholdes Skydeøvelser ved Guxhøven. Pladsen begrænses mod N. af Linien Eltzenhøj—Fyrskib »Elbe IV«—Tønde 7, mod S. af Linien Altenbruch Kirke—Tønde 17. Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlsads. Dampere med rødt Flag paa Troppen ligger ude. Deres Avisninger samt Signaler fra Land skal ubetinget følges.

2211. Fyrs Lysvinkler. Stør. Elben. Stør høje, faste Fyr viser hvidt Lys fra S. 34 $\frac{1}{2}$ ° V., gennem V. til N. 28 $\frac{1}{2}$ ° V., rødt Lys derfra gennem N. til N. 33 $\frac{1}{2}$ ° Ø. 53° 49' 20" N. Br. 9° 24' 13" Ø. Lgd.

2212. Sømarer i Orden. Hoheweg. Wesser. Sømareren ved Hoheweg Fyrhavn er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1826. København 1908).

2213. Træg almærket. Tøxelstrøm. Zuidereze. Holland. En Tjalk er sunket ved Eenhornplaat i Farvandet Ø. for Tøxel. Træget er almærket paa sølvvulvig Maade. 53° 5' 14" N. Br. 4° 55' 42" Ø. Lgd.

2214. Lys- og Fløjtønde forsynet med Undervandsklokke. IJmuiden. Lys- og Fløjtønden uden for IJmuiden er nu til Forsøg forsynet med Undervandsklokke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1764. København 1908).

2215. Oplysning om Vrag. Nieuwe Rotterdamse Waterweg NV. Paa Vraget af den 3 $\frac{1}{4}$ Sm NY. t. V. fra Indløbet til Nieuwe Rotterdamse Waterweg sturkede Dampere er Skrosten og Maester forsvundet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1132. København 1908).

2216. Grund tiltaget. Tønde udlagt. Girdler Sand. Thomsen. England. Girdler Sand er tiltaget N. efter, mellem East Girdler Elbow og Girdler Elbow Tønder. En midlertidig rød og hvid tærnet Stumtønde er udlagt i 8 $\frac{1}{2}$ m Vand mellem disse to Tønder. 51° 30' a. N. Br. 1° 9' Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

2217. Fyrskibet »Sandtjette« midlertidig ombyttet. Frankrig. Fyrskibet »Sandtjette« er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der ikke giver Undervands Taagesignal.

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2218. Forestaaende Forandring af Fyr og Taagesignaler. Dover. England. Oktrent den 7de Oktober 1908 forandres Fyr og Taagesignal paa Yderenden af Admiralty Piers Forlængelse sanledes:

Der tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 7 $\frac{1}{2}$ Sek. viser Et-Blink, Blink $\frac{1}{10}$ Sek., Nørke 6 $\frac{1}{10}$ Sek. Flammens Højde: 21 $\frac{1}{2}$ m. Synsviddens: 14 Sm. Hvidt, 20 $\frac{1}{2}$ m højt Tårn. Taagesignal gives med Et-Knald hver 2 Minutter og med Et-Slag paa Klokke hver 7 $\frac{1}{2}$ Sek. 51° 6' a. N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

Samtidig slukkes det hvide, faste Fyr med Blus og de to røde, faste Fyr, og Taagesignalet med Klokke ophører.

2219. Uddybning. Mill Bay. Plymouth Sound. Mellem Pontoon Pier og Mill Bay Pier foretages Sprængninger og Uddybning, hvorfor Forvandet er spærret. 50° 22' N. Br. 4° 9' V. Lgd.

2220. Tønde flyttes ikke. Drake Channel. Plymouth Sound. Asia Knoll Tønde flyttes ikke, men forbliver liggende 548 m N. 33° Ø. fra Drakes Island Flagskælv. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1889. København 1908).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2221. Fyr midlertidig forandret. Pen Men. De de Groix. Frankrig. I September 1908 sluktes Pen Men Fyr og et midlertidigt, hvidt Blinkfyr, der hver

155

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2233. Tønde flyttet. Barcelona. Spanien. Tønden ved Yderenden af Ø-Molen ved Barcelona-Havn er flyttet 200 m udad og ligger nu 1400 m fra det Ø-lige Taarn. Lysvinklen i Fyret paa V-Taarnet er drejet, saa dens ene grænse gaar over Tønden.

2234. Fyr forandret. Botafoch. Ibiza. Balariske Øer. Botafoch hvide, faste Fyr er ombyttet med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der vises fra Fyrtaarnets Galleri. Ejendommens Højde: 22, m. Lysvinklen: 9 Sm.

2235. Havnefyrtændt. Servola. Bai von Maggia. Golt von Triest. Øster-rig-Ungarn. Paa det V-lige Molehoved ved Servola Baandehavn er tændt et grant, fast Fyr, der lyser fra N. 4^o V. gennem V. S. og Ø. til N. 86^o Ø. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidden: 2 Sm. 45^o 37' N. Br. 13^o 46' S. Ø. Lgd.

2236. Grund fundet. Bucht Bodovac. Øen Zut. S. for Bucht Bodovac er fundet en 6, m Klippegrund. 43^o 52' N. Br. 15^o 16' S. Ø. Lgd.

2237. Oplysning om Grunde. Zut. Mellom Øerne Vodnjok og Zut er den største Dybde 8 m. 43^o 49' N. Br. 15^o 22' S. Ø. Lgd. S-ligete ligger en temmelig stor Klippegrund med 13 m Vand, paa 43^o 47' N. Br. 15^o 22' S. Ø. Lgd.

2238. Lystønder udlægges. Bug og Kherson Bay. Sortehav. Rusland. Om kort Tid ombyttes følgende Tønder med Lystønder saaledes:
Den røde Klokketønde ved Trutaeva Bank S-Side, 1 1/2 Sm. S. 32^o V. fra Karabush Kystvagtstation, med en rød Lys- og Klokketønde, der viser rød, fast Lys. 46^o 35' N. Br. 31^o 15' Ø. Lgd.
Den røde Spidstønde med Ballon, 4 Kbl S. 21^o Ø. fra Berezan Island Baake med en rød Lys- og Klokketønde, der viser rød Lys med tre Formørkelsel hver 18 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 6 Sek. 46^o 35' N. Br. 31^o 25' Ø. Lgd.
Den røde Lystønde i Oelakov gravede Rende, 7 1/2 Kbl S. 37^o Ø. fra Sari Kamishi Baake, med en rød Lystønde, der viser rød Lys med to Formørkelsel hver 11 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek. 46^o 37' N. Br. 32^o 54' Ø. Lgd. (Se »Ettorrelinger for Søfarende« Nr. 1728. Kjøbenhavn 1908).

2239. Taagesignal oprettet. Sukhum Point. Sortehav. Fra Sukhum Point Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa mindst hver 3 Min. gives To-Slag.

Karantænebestemmelser m. m.

2240. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet bekendtgør: Bestemmelserne i §§ 13—21 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 er sat i Virksomhed overfor St. Petersborg og Kronstadt.
Endvidere forbydes Indførsel fra St. Petersborg og Kronstadt af de i den nævnte Bekendtgørelse § 24 ommeldte Genstande med de sammesteds angivne Begrænsninger.
Færøerne. — Justitsministeriet bekendtgør:
Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Kolera's Indbringelse til Færøerne m. m., jfr. Bekendtgørelse af 16de Oktober 1879, er sat i Kraft med Hensyn til alle Skibe, der ankommer til Færøerne fra St. Petersborg og Kronstadt.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 67.

Vrag uskadeliggjort. Albuen Fyr S. t. V. Store Bælt.
Vraget af den 3/4, Semil S. 11^o V. for Albuen Fyr sunkne Evert er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 6,6 m.
(Se Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 66).

Marineministeriets Admiration-Departement, den 17. September 1908.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Sept. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		81 1/4	82
Danmark		—	—
Norden		—	—
Kjøbenhavn		44 1/4	46 1/4
Carl		66 1/4	67 1/4
Dannebrog		66 1/2	68 1/2
Skjold		—	—
Urania		—	—
Union		45	47
Dampsk. af 1896		66	67 1/4
Højmdal		—	—
Østasiatiske	118—	117 3/4	118
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Gorm		—	—
Torm		—	—
Ingu		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	36 3/4	—37 1/2	37
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4 1/2 % Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats		94 1/4	95 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.		83 1/2	84
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		87	87 1/4
4 % — — — 2. Serie		92	92 3/4
4 % — — — 1.		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.	88 3/4	—1/2	86 1/4
4 % — — — 7.		91 1/2	92 1/2
3 1/2 % Landkreditk.		91	93
4 % Østift. Kreditf.	92	—91 3/4	91 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	158 1/4	158	158 1/4
Privatbank	93 3/4	—94 1/2	94 1/2
Landmandsbank	127 1/4	—	127 1/4
Handelsbank	130—	129 3/4	129 3/4
Grundejerbank	22 1/4	—2 1/4	22 3/4
Burm. & Wain	49 3/4	—50 1/2	50 1/2
Helsingørs Jærnsk.		103	105
Sukkertabr.	218 1/4	—218	217 1/2
Bryggeri Aktier	149 1/2	—1 1/4	149 1/4

Vekselkurser d. 15. September 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.14	18.11
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.55	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. September 1908.

Russiske Noter	214.75
4 % Russiske Consols	86.80
3 1/2 % — Boden Kredit	77.40
5 % Mexikanske 1899	101.40
5 % Rumænske Stats	101.30
4 % — — 1890	92.75

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 118,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 120,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Dansk-Russisk“ 10,000, „Østasiatisk“ 165,000.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tovværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

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 Office: 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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant
samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegner 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



Wigzell's
Patent Loddemaskine
er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Lodeapparat.
Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamago Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassees Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 455 & 500.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 58.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 22. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kædler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

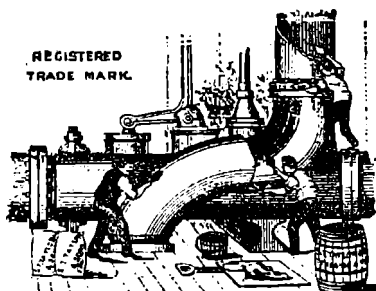
Alle Slags Conserves og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
Telefoner: Central 6890, Bydepot 6252

**Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød**

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanten af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateri-
alier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kjedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

I. S. V. Weilbach,

Sjæl- og Flagmager.
Kgl. - Hof - Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvago“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier** og **Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

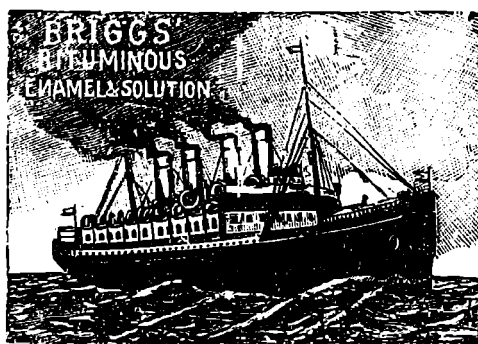
kan bestilles hos Postvæsenet saamt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

V. Larsen. Fedevarerforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsenegeade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 8—8.

PALL SØRENSEN
Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasteram, Bankers og Dæk

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Cadenius & Grahn
Kotka,
Shipbrokers,
Steamships- & Forwarding-Agents
Etabl. 1881.
Telegrams: Cadenius, Kotka.

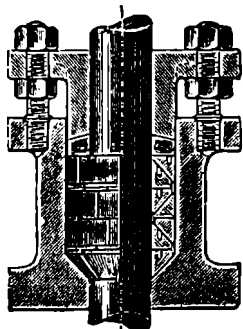
LANDMANDSBANKEN

vdsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træslibunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
KJØBENHAVN.

Howaldtswerke,
Kiel.
Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: **Kjøbenhavn K.**
Amaliegade 31.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Udkommon 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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere.
Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevi Lorentzen

Telefon Øbro 1313.

Sct. Jacobsgade 9.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Kjøbenhavn, d. 22. September 1908.

Koleraen. Justitsministeriet har under 19. September udstedt følgende Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger overfor russiske og finske Østersøhavne samt de russiske Havne ved det sorte Hav og det Azowske Hav:

I Anledning af de senest foreliggende Meddelelser om Koleraens Udbredelse i Rusland træder Bestemmelserne i §§ 13—21 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 i Virksomhed overfor de russiske og finske Østersøhavne samt de russiske Havne ved det sorte Hav og det Azowske Hav.

I Henhold til nævnte Bekendtgørelse § 24 forbydes endvidere Indførsel fra disse Havne af:

- a) enhver Art Klude og
- b) brugte Klædningsstykker og Sengetøj, for saa vidt de ikke henhører til Passagerernes Rejsegods eller er bestemt til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegods, dog at snævsede Klædningsstykker og Sengetøj altid skal desinficeres, naar Tilsynet skønner det fornødent, hvilken Bestemmelse ligeledes skal gælde med Hensyn til St. Petersborg og Kronstadt.

Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 er 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, og
- 4) St. Petersborg, Kronstadt og de øvrige russiske samt finske Østersøhavne, de russiske Havne ved det sorte Hav og det Azowske Hav.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Endvidere har Justitsministeriet under samme Dato udstedt følgende Bekendtgørelse om Kolera i de russiske og finske Østersøhavne m. fl.:

I Anledning af de senest foreliggende Meddelelser om Koleraens Udbredelse i Rusland bliver Bestemmelserne i Lov af 8. Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleras Indbringelse til Færøerne m. m., jfr. Bekendtgørelse af 16. Oktober 1879, herved sat i Kraft med Hensyn til alle Skibe, der ankommer til Færøerne fra de russiske og finske Østersøhavne samt de russiske Havne ved det sorte Hav og det Azowske Hav.

De anførte Bestemmelser er herefter i Virksomhed overfor samtlige ægyptiske Havne, St. Petersborg, Kronstadt og de øvrige russiske samt finske Østersøhavne, de russiske Havne ved det sorte Hav og det Azowske Hav.

Skibstab forårsaget ved Kollision med Iskodser. I Følge Søretsforhandlinger i St. John, New Foundland, af 5., 6. og 7. Maj 1908, stødte den britiske Dampers »Norwood«, der styrede Kurs mellem Kap Race og Kap Breton, et Hul i Boven imod en Iskods ved en tilsyneladende let Kollision og maatte forlades i synkefærdig Tilstand.

»Norwood« befandt sig i Maj Maaned 1906 paa Rejse fra Glasgow til Sydney, Kap Breton, N. S., ladet med Stykgods og i god sødygtig Stand.

Føreren, Kaptajn Hopkins, var vel bevandret i Isnavigering i ugunstige Egne, f. Eks. i Østersøen i det nordlige Ishav og i det sorte Hav.

Fra Kap Race, som passeredes d. 25. Maj ved Middagstid, saa man enkelte Isbjerge, og den næste Dag Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Fm. løb man, med Kurs imod Kap Breton, ind i en mægtig Ismark. Farten blev straks sat ned til 2 à 3 Sømil i Timen. Isen bestod, for den overvejende Del, af mørk Sallvandsis; men spredt mellem

denne Grødis traf man paa mere eller mindre store haarde Iskodser, for hvilke man styrede af Vejen.

Ved at holde af for en af disse haarde Iskodser kom man, trods den langsomme Fart og den anvendte Forsigtighed, ikke ganske fri og bemærkede kort efter, at Skibet trak Vand i Forpeaken, og saa tillige et stort Hul udenbords paa Styrbords Bov. Forpeaken løb hurtigt fuld, og Kollisionsskoddet viste sig utæt, saa at Lastrum Nr. 1 begyndte at fyldes med Vand.

Man søgte ved at læmpe Ladningen at naa til Lækagen i Kollisionsskoddet for at afstøtte dette; men Vandet steg hurtigt i Rummet og trængte gennem det 2det Skod ind i Maskinrummet, og snart holdt Fyrbøderne det gaaende i Vand til op under Armene for saa længe som muligt at have Damp til Betjening af Pumpen og for at komme ud af Isen.

Det lykkedes ogsaa ved at holde sydlig Kurs at naa ud i aabent Vand og at klargøre Baadene.

Kl. 9 Em. maatte Fyrbøderne forlade Kedelfyrene, og Kl. 9 $\frac{3}{4}$ gik Mandskabet i Baadene og blev senere optaget af en Skonnert.

Disse farlige, haarde Iskodser, mellem Ismarkernes Grødis, kan man ikke altid opdage, selv om Dagen.

Om Natten er en sikker Navigering i St. Lawrence Bugtens Ismarker og i New Foundlands Omgivelser ikke mulig. (Deutsche Seewarte).

Stærke Strømkoblinger paa »Little Phare« (Hoyo) Banken. Følgende Notits er taget fra Bremer Dampers »Arkadia«, Kaptajn G. Koopmanns meteorologiske Dagbog.

»Den 3. Maj 1908, da Dampers, paa Rejse fra Malta til Rotterdam, Kl. 6 Em. befandt sig omtrent 15 Sm. retv. SV. t. V. fra Kap Trafalgar, allsaa paa »Little Phare« eller Hoyo Banken, iagttoges et flere Sm. langt, skarpt markeret Strømskel, der løb i Retningen NNØ.—SSV.

Medens Søen Sydøst for samme, paa Grund af en let østlig Brise, var i livlig Bevægelse, saa var den næsten spejlglat Nordvest for Strømskellet, der dannede en næsten snorlige Linie, som hævede sig omtrent 1 Meter over Havspejlet.

Endskønt Strømkoblinger, paa begge Sider af Strædet ved Gibraltar, ingenlunde hører til Sjældenhederne, er der maaske næppe tidligere iagttaget nogen af en saadan Styrke.

Det saa ud, som om den fra Atlanterhavet ind i Strædet løbende jævne Strøm pludselig var bragt til at standse og stuve sig op ved en stærk Modstrøm.

Den Omstændighed at Fremtoningen fandt Sted c. to Timer før Lavvande, synes at bekræfte min Antagelse.

Sandsynligvis har de to modsatte Strømninger netop mødt hinanden paa Bankens lavere Vand, hvor Dybden blev loddet til 16,5 Meter.

I Virkeligheden, skriver Deutsche Seewarte, synes Kaptajn Koopmanns Anskuelse at være rigtig, nemlig at to — rimeligvis ved forudgaaende stærke Vinde i de respektive Strømretninger — yderligere fremskyndede Strømninger er truffet sammen paa Banken og derved har fremkaldt Fænomenet.

Paa denne Dybde kan der næppe være Tale om Brændinger, da saadanne, i Følge Sejladsaandbøgerne, kun optræder paa dette Sted, under eller umiddelbart efter svære Storme, medens Vejret, ved den omtalte Lejlighed, i det mindste ved Dampers Passage og saavel lige forud som bagefter vedvarende var smukt, og Vindstyrken varierede fra 4—1 efter Beaufort.

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.

Skoleskibet „Viking“.

Vi har modtaget følgende:

Fabriker Sødning fra Hellerup har i Vort Land af 16. ds. skrevet et Indlæg om den Storm, der er rejst mod Vikings Bestyrelse, fordi denne har besluttet sig til at besætte Førerposten i Aktieselskabet Den Danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd med en Officer af Krigsmarinen.

Fabrikeren vil ikke udtale sig om den Uret, der herved tilføjes Handelsmarinen, men han anbefaler sluttelig den nyansatte Officer til af sig selv at træde tilbage, og han siger, at der maa handles hurtigt.

Som mangeaarig Fører af Sejlskibe i Langfart og saaledes tilhørende Handelsmarinen maa det maaske være mig tilladt at motivere, hvorfor vi betragter denne Bestyrelsens paatænkte Adfærd som Uret, ja som en blodig Uret og tilmed en udsøgt Fornærmelse mod hele vor Stand.

Alene Navnet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd burde være nok til at vise, at Krigsmarinen intet har med dette Foretagende at gøre. Handelsmarinen kan fuldt ud varetage sine egne Sager, og der er vist ingen, der har haft Bud efter d'Hrr. af Krigsmarinen, som selvfølgelig ikke har og ikke kan have Forstaaelse af, hvorledes Elever skal opdrages til Befalingsmænd i Koffardiskibe.

Vi føler det som en Uret og Tort, at d'Hrr. saa ofte griber ind i vor Virksomhed og ved alle mulige Lejligheder søger at tilegne sig Poster, som med Rette tilkommer Handelsmarinens Officerer — dette maa der sættes en Stopper for, og det er paa højeste Tid, at Handelsmarinen vaagner op til fuld Selvbevidsthed og afkaster det Formynderskab, den hidtil har arbejdet under.

Hvorledes kan dernæst en moderne Officer af Krigsmarinen vel paatage sig at føre et saadant Skib? Med den Søfart han kan antages at have tilegnet sig i al Almindelighed, vil han i vanskelige Tilfælde, det være sig paa Søen eller i Havn, staa aldeles blottet for de mest elementære Kundskaber, Føreren af et stort Sejl-koffardiskib bør have, og som kun kan erhverves gennem et Liv af dyrekøbte Erfaringer — hvorledes tør han paatage sig det mægtige Ansvar?

Ved han, hvad det vil sige at føre Sejlskib i Storm og mørke Nætter? Hvad siger hans Erfaring ham om de ødelæggende Pamperos paa Højden af La Plata Floden? Hvad ved han om Stormene ved Kap Horn o. s. v., o. s. v.? Og selv om han faar nogle erfarne Styrmand, saaledes at Krigsmanden kun behøver at være Topfigur, mon det saa alligevel er tilstrækkeligt, og bør hele Sømandsstanden herfor trædes i Støvet?

Uretten og Forsmædelsen overfor den danske Sømandsstand er saa indlysende og saa uuhørt, at det maa i højeste Grad forbyde, at Bestyrelsen overhovedet tør tillade sig at fremkomme med sligt, og den Indignation, der skabes indenfor alle Søfartskredse vil være stærk

nok til at tage Livet af hele Foretagendet, og hellere det end at taale en saadan uuhørt Ydmygelse.

Dernæst er det vel ogsaa Mening, at Skoleskibet skal tjene saa meget som muligt. Ved Bestyrelsen ikke, hvad det betyder at have en erfaren Mand til Skibsfører, som overfor de utallige Sharpers i alle Havne forstaaer, hvad der maa gives ud, og hvad der kan spares.

Som sagt, det maa være forbi med Overformynderriet, og naar Handelsmarinens Officerer er værdige til at føre Verdens største Skibe med svimlende Værdier over Søen, saa maa de ogsaa kunde betroes til selv at opdrage deres egne Lærlinge.

At den Mand, der hidtil har haft et godt Ord paa sig og har ført Viking hurtigt og sikkert den første Rejse, ved Bestyrelsens ukloge, for at bruge et mildt Ord, Ansættelse af to Kaptajner paa et Skib herved skulde lide paa sit gode Navn, og Handelsmarinen med ham, maa og skal forhindres, saa lad dem tage Skammen og Skaden, som har fortjent den. Selvfølgelig maa den nyansatte Krigsmand hurtigst muligt træde tilbage, det er kun mærkeligt, at nogen overhovedet kunde besidde Taktløshed nok til at melde sig.

Den enkelte Mands opofrende Energi, Hr. Sødning skriver om, er det vist bedst at tie med — Schwamm drüber — ligesom over saameget andet i dette Snobberiets, de betittedes, de dekoreredes og Storsvindlernes ulykkelige Land.

Skulde Bestyrelsen alligevel ansætte en Mand, som maa siges at være aldeles uerfaren, da kan man kun indtrængende tilraade Forældre og Værger at tage deres Børn i Land.

M. Nissen,
Skibsreder, Kjøbenhavn.

Navigationdirektøren, Kommandør Jensen, der for nogle Dage siden allagde Besøg om Bord i Viking for at eksaminere Lærlingene, har paa Foranledning af Nationaltidende offentliggjort følgende:

Viking gjorde et særdeles velholdt og soigneret Indtryk, baade uden- og indenbords. Med sit hvidmalede Skrog og sine lyse Master og Rundholter fangede det straks Opmærksomheden og lyste behageligt op blandt de lange Rækker af store Tre- og Firmastere, der fyldte Sejlskibsbassinet i Hamburgs Frihavn. Det vakte da ogsaa Forbavselse hos adskillige i Hamburg at erfare, at Skibet er bygget i Danmark.

Indenbords herskede i Viking — trods Losningsarbejderne — særdeles god Orden. Eleverne var velklædte, viste gennemgaaende kvik, beleven og forekommende Optræden, og de saa sunde og tilfredse ud.

Med Hensyn til de afholdte Prøver skal bemærkes, at disse paa Grund af Omstændighederne ikke kunde blive indgaaende, særlig da de ikke kunde afholdes førend 8 Dage efter Skibets Ankomst til Hamburg. Nu er det en af de haardeste Taalmodighedsprøver en ung Mand kan blive sat paa, naar han efter en lang Sørejse kommer til Land, men alligevel skal blive om Bord. Ogsaa Forældre og Slægtninge længes, og man ønskede derfor at faa Eleverne hurtigst muligt fra Borde.

Prøverne i praktisk Sømandsskab maatte paa Grund af de lokale Forhold — Losningsarbejderne og den friske Kuling — indskrænkes til de almindeligste Skibsarbejder, saasom Ud- og Indsætning af Fartøjer, Los- og Fastgøren af Sejl m. m. Saadanne Arbejder foretoges med hvert af de tre Vagtskifter og udførtes tilfredsstillende.

Prøverne i Skolefagene gav et noget mere uensartet Resultat som Følge af de højst forskellige Forudsætninger i Henhold til Modenhed og Skolekundskaber, hvormed Eleverne var mødt om Bord. Medens adskillige af dem havde absolvert Forberedelseseksamen, var de fleste udgaaet fra Folkeskoler, hvis Ydeevne jo er af

saare forskellig Beskaffenhed. Flere af Elevernes Kundskabs-Standpunkt ved Togtets Begyndelse kan f. Eks. illustreres derved, at de end ikke kendte Navnene paa de fem Verdensdele.

Tages disse Forhold i Betragtning og tages Hensyn til, at Forholdene om Bord i et Skib paa en længere Sørejse ikke frembyder de gunstigste Betingelser for regelmæssig og planmæssig Skolegang, maa det dog siges, at Prøverne gennemgaaende var nogenlunde tilfredsstillende. Mindst tilfredsstillende var den i Dansk; men det er et Fænomen, som er saare velkendt fra andre, lignende Undervisningssteder, f. Eks. ved Navigationsskolerne. Modersmaalet er altid det vanskeligste Fag for Elever med tarvelige Skolekundskaber.

Nu foreligger altsaa Resultaterne af »Viking«s første Togt, og det maa siges, at disse er ret opmuntrende trods de Begyndelsesvanskeligheder, som selvfølgelig er saa betydeligt Foretagende som dette maa have at overvinde. Vanskelighederne har navnlig ligget i Ordningen af de til Forholdene bedst egnede Kommandoforhold, selvfølgelig en Sag af den allerstørste Betydning.

Til Føreren af et saadant Øvelsesskib som »Viking« stilles ikke faa Fordringer. Skoleskibets Formaal er jo nemlig af dobbelt Art: De unge Mennesker skal opdrages til dygtige Sømand, men ved Siden heraf skal der gives dem Lejlighed til aandelig Udvikling, noget, der jo i saa sørgelig Grad bliver forsømt i almindelige Handelsskibe. Tanken med Øvelsesskibe er altsaa, om man vil, den at overføre Systemet med Fortsættelsesskoler paa Sømandsstanden.

Det er i vore store Rederier, at Tanken er opstaaet; det er dem, der har ført Planen om et Øvelsesskib ud i Livet, og dem, der væsentlig har givet Midler dertil. Det ganske berettigede Ønske at højne vor Skibsførersstands Intelligens, Kundskabsfyldte og sociale Niveau har været Aarsagen. Man har ikke villet lade sig nøje med, at vor Skibsførersstand maa siges at være gennemgaaende lige saa god som Udlandets; man har villet naa videre frem. Vanskelige Eksaminer fører ikke her til Maalet; de vil simpelthen ikke kunne absolveres af Flertallet af dem, der udgør Kærnen af vor Navigatorstand, rekruteret som den er fra Befolkningens brede Lag og med Udviklingsaarene, fra c. 14—20 Aarsalderen, tilbragt i et almindeligt Handelsskib, hvor der ikke gives mindste Anledning til boglig Sysse. Her kræves andre Midler, og her er det, Øvelsesskibet melder sig. Som bekendt er man gaaet samme Vej andre Steder.

Nu vil det kunne indses, at Foretagendets heldige Udfald først og fremmest afhænger af Ledelsen. Skibets Fører maa — foruden at være en dygtig Sømand — ved Siden af Intelligens, overlegen Personlighed og Kundskaber være i Besiddelse af den rette Følelse for en streng Disciplin's Betydning inden Skibsborde, og han maa endvidere have nøje Kendskab til den indre Organisation af et Skib med stort Mandskab. Det kan ikke nytte, at Eleverne bliver dreven omkring som en Flok forvildede Faar. Hver Mand maa have sin bestemte Plads under de forskellige Forhold og til de forskellige Tider. Tjenesten skal gaa som et Urværk; det ene Led skal gribe ind i det andet; der maa være minutiøs Orden overalt og i alt. Først da kan man vente sig fuldt Udbytte af det kostbare Apparat.

Nu er det indlysende, at disse Betingelser vanskeligt findes forenede i samme Person. Navnlig den organisatoriske Evne kan man lede længe efter hos de fleste iøvrigt nok saa dygtige Skibsførere; den tilegnes i Reglen kun ved Opdragelse i orlogsmæssigt organiserede Skibe.

Paa »Viking«s første Rejse havde Bestyrelsen ment at kunne følge sit ret naturlige Ønske om at ansætte en Fører fra Handelsmarinen. Blandt de meget faa Ansøgere var Kaptajn Clausen absolut den bedst kvalificerede for ikke at sige den eneste, hvorom der kunde

være Tale, og han har da ogsaa vist sig at være i Besiddelse af fremragende Evner paa sit Felt. Men det vilde være et ubilligt Forlangende, at en Mand der aldrig har haft med de Sager at gøre, ogsaa skulde kunne forstaa Skolens Gerning og navnlig Skolens og Skibets parallelt løbende Ordning; kort sagt, hele Skibets indvendige Organisation. Derfor stilledes en Mand til hans Raadighed, som var kendt med saadan Tjeneste.

Om man end allerede den Gang havde Blikket aabent for Vanskelighederne ved en saadan Ordning, var man af Forholdenes Magt tvunget til at forsøge den. Tiden har vist, at den ikke er mulig i Længden. Trods Kaptajnens fremragende Dygtighed som Sømand og Fører af et Handelsskib, og trods der sikkert fra alle Sider er vist den bedste Vilje for at naa et godt Resultat, har Modsætningerne været for skarpe, saa at de har afødt Forhold, der ikke bør taales. Den naturlige Konsekvens heraf er da bleven en fuldstændig Omordning af Kommandoforholdene, der forhaabentlig vil vise sig gavnlige.

Naar man fra visse Sider søger at modarbejde den paatænkte Ordning, da er dette ganske uforstaaeligt — men samtidig saa grundig dansk. For det første kommer Modstanden fra ganske ansvarløse Folk, der næppe har givet en Øre til Sagen. Naar man dernæst hævder, at Ansættelsen af en Søofficer som Fører af »Viking« er en Haan mod den private Sømandsstand, da har denne Stand altsaa maattet bære denne Haan i omtrent 30 Aar, da jo — som bekendt — vort andet Øvelsesskib »Georg Stage« altid er bleven ført og føres endnu af en Søofficer. Saa er der denne fuldstændige Mangel paa Blik for Opgavens Natur og Væsen. En nok saa dygtig Skibsfører er ikke opdraget til saadan Tjeneste, og det kan derfor ikke være haanligt at vælge en Mand dertil udenfor denne Stand, men som maa forudsættes at have de nødvendige Kvalifikationer. Selve Føringen af Skibet er det underordnede. Den Opgave er der ingen Ben i, og til Løsningen af den vilde der være fuldt op af brugelige Folk. Det er netop Skibets særlige Formaal, der stiller ganske særlige Krav til Mandens Kvalifikationer.

Det tør forudsættes, at den ansvarshavende Bestyrelse vil gøre sit Bedste for at vælge den rette Mand paa den rette Plads. Meningen er jo ogsaa kun at lade en Søofficer føre Skibet foreløbigt, indtil den rette Organisation er tilvejebragt, og til en anden er uddannet som Fører.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring fra forrige Uge, i hvert Fald ikke nogen Bedring, saa at det i flere Tilfælde kniber med at faa den fragtledige Tonnage anbragt.

Fra danske Havne har der været enkelte Kornlaster, som hurtigt blev optaget, og i Øjeblikket er der ikke noget fremme for prompt Afskibning. Fra tyske Østersøhavne er Fragtraterne saa lave, at der ikke kan sluttes fra den Kyst; dog synes Königsberg at live lidt op og har Brug for nogle Sejlere. Syd- og Vestsverig har fremdeles enkelte Laster af Trævarer, men Fragttilbudene er saa lave, at der ikke gøres nogen Forretning udover lokalt beliggende Skibe; Østnorge er yderst mal, og der fremkommer kun enkelte Laster. Rusland har intet ud over Petersborg, som knebent kan forsyne den lokalt beliggende Tonnage. Bottenhavet og Finskebugten er fremdeles flove, saa at der, i Modsætning til hvad der

er Sædvane paa denne Aarstid, ikke gøres Forretning. Returfragter Vest fra er færre, men Fragtraterne tør kaldes uforandret.

I den foreløbne Uge er bl. a. afsluttet:

230 Tons Byg Bandholm/Rotterdam 7 Rm., 300 Tons Byg Bandholm/Kristiania 5 Kr., 160 Tons Byg Bandholm/Slavanger 8 Kr., 1,000 Tdr. Tjære Umeå/Dunkerque Frs. 2,65, 300 Tons Byg Danzig/Petersborg 8 Rm., 90 Stdr. D/B., Boards Gelle/Bristol 45/, 300 Tons Granit Sølvborg/Petersborg 7½ Rm., 200 Tons Kul Grangemouth/Faaborg £ 7,15, 250 Tons Kul Wemyss/Ærøskjøbing £ 8, 230 Tons Kul Kings Lynn/Rudkjøbing £ 7,10, 350 Tons Clay Teignmouth/Lissabon 8/.

Hvad de mindre Skibe angaar, da er den lille Bedring fra Tyskland, hvorom vi berettede forrige Gaug, desværre atter forbi, ikke saaledes at forstaa, at Raterne er mindre, men Udbud af Kornlaster er atter bleven sparsomt; saaledes meddeles fra Rostock, at Markedet i Øjeblikket atter er meget flovt, og de faa Laster, som kommer frem, borttages straks af derliggende Skibe. Det samme er Tilfældet med Stralsund, hvorfra der ellers sluttedes for Hvede i sidste Uge til 4 Mk., Greifswald noterede en enkelt Ladning Havre til 5¼ resp. 6¼ Mark, og fra Anclam gennemførtes ligeledes for Havre 5½ Mark resp. 6½ Mark. Af andre tyske Østersøhavne noterer Königsberg 11 à 12 Mark Rugbasis, Danzig 6 Mark af Rug, samt Oljekager til Stockholm 6 à 6½ Mark, fremdeles Colberg, Stolpmünde Rug 4 Mark, Wismar Salt til Kjøbenhavn 3 Mark.

ab Kjøbenhavn er sluttet Majs til Stege 9 Øre, Hvede til Svendborg, Nykjøbing F. 9 Øre, Åhus (Sverig) 9¼ Øre, Malmø 8 Øre samt Byg til Hamburg 4 Mark og Kokuskager til Rostock 2½ Mark, Gasmasse til Danzig 3¾ Mark.

ab svenske Sundhavne noteres for Lervarer til Kiel 3 Mark, Stettin 3¼ Mark, Königsberg 4 Mark. Angaaende Stenlaster da er der nu sluttet for Gadensten Karlshamns Distr./Stettin 3½ Mark, ellers noteres Bloksen til Wismar, Rostock, Stettin fra Sølvborg 4½ Mark.

ab norske Havne, saaledes fra Kragerø, Kristiansand udbydes Feldspath til Stettin 5¼ Mark.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juli Maaned 1908. Der er anmeldt ialt 462 mod 630 i samme Maaned 1907, deraf 369 Dampskibe og 93 Sejlskiibe. Aarsagerne har været: Stranding 143, Sammenstød 144, Anløbning af Nødhavn 14, Maskinskade 42, beskadiget af Is 5, af Ild 37, af haardt Vejr 35, forskellige Aarsager 41, forladt 1. Ialt 48 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 66 i samme Maaned 1907, deraf 25 Dampskibe og 23 Sejlskiibe. Aarsagerne har været: Stranding 19, Sammenstød 7, beskadiget af Is 1, af Ild 1, forsvundet 4, sunket 14, Kondemnation 2.

Anna, Skonnert af Bergvara, ankom hertil d. 17. ds. med Forrummet fuldt af Vand. Skibet har haft haardt Vejr paa Rejsen og sprang Læk, Lasten bestaar af Træ.

Ituna, Dpsk. af Kopervik, der i Januar Maaned i Snestorm strandede ved Revbjergshavn, Rudkjøbing, er nu efter et langt og besværligt Arbejde bragt flot af Moss Bjergningsdamperen »Uræd«. Skibet har ikke taget større Skade og skal reparere i Norge.

H. V. Fisker, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Shields til Catania maattet søge ind til Dover med Slæberassistance, da det havde faaet et Fiskenet i Skruen. Fortsat Rejsen.

Pregel, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen efter en haard Rejse fra Riga. Skibet havde Slagside og havde mistet en Del af Dækslasten.

Olgå, Barkskib af Marichamn, kom Natten til d. 19. ds. paa Rejsen til London med Trælaster paa Grund paa Nordre Rose. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil for Dykkerundersøgelse.

Waterloo, Dpsk. af Tønsberg, kom Natten til d. 19. ds. paa Rejsen fra Spanien til Stockholm med Salt paa Grund paa Stubbén.

Niord, Dpsk. af Helsingborg, kom d. 19. ds. paa Rejsen fra England med Kullast paa Grund paa Saltholmen. Skibet kom flot med Assistance af Svitzers, efter at en Del af Lasten var overlæsset.

Ceres, tremastet Skonnert af Norrtelje, har paa Rejsen til Kolding været paa Grund paa Østerstrand ved Fredericia. Skibet blev bragt flot af Dpsk. »Dan« efter at en Del af Ladingen var løst over i Galeasen »Johanne«. »Ceres« er bragt til Kolding.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsmotor paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og store Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik. ;

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273

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. (Sluttet 21./9). Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 19./9. til Riga. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 10./9. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 20./9. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Swansea 16./9. til Genua. — Antwerpen, Madsen, ank. Malaga 20./9. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 17./9. hertil. — Arno, Struberg, afg. Gelle 19./9. til Fejan, Stockholm. — Aurora, Fischer, afg. herfra 18./9. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 19./9. — Beira, Lunge, pass. Hanstholm 20./9. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Kristiania 21./9. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 20./9. for Cette. — Christian IX, Holm, ank. London 13./9. — Dagmar, Bogvad, ank. Marseille 17./9. — Douro, Ørsted, ank. Stockholm 16./9. — Esbjerg, Strufve, pass. Brunshüttel 18./9. for London. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 3./9. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 21./9. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 15./9. for Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, ank. hertil 20./9. — Hellig Olav, Egensen, ank. New York 7./9. — Hengesl, Munch, ank. hertil 21./9. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 19./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 19./9. til Petersborg. — Jolantha, Simonsen, ank. Rouen 19./9. — Kasan, Søberg, ank. Libau 18./9. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 17./9. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 20./9. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 20./9. fra Petersborg. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. Hull 16./9. — Loire, Craignau, ank. Petersborg 15./9. — Louise, Kruse, ank. Königsberg 21./9. — Louisiana, Gotthardt, afg. Kristiania 19./9. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tunis 20./9. til Malta. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Antwerpen 20./9. hertil. — Moskovo, Meldahl, dokker her. — Nicolai II, Kaas, ank. Antwerpen 19./9. — Nordjylland, Krugh, pass. Brunshüttel 18./9. for Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunkerque 19./9. hertil. — Omsk, Harder, afg. Libau 19./9. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 15./9. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Philadelphia 19./9. — Perm, Christensen, ank. London 16./9. — Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 18./9. for Newcastle. — Saga, Wiberg, afg. Riga 18./9. til Ronen. — Saxo, Larsen, ank. Königsberg 16./9. — Seine, Dampt, pass. Brunshüttel 15./9. for Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Glasgow 18./9. hertil. — Tiber, Beck, ank. Neapel 20./9. — Tyr, Thanning, ank. hertil 21./9. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 12./9. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 20./9. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Antwerpen 18./9.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cape Tormentine 11./9. best. t. Browhead f. O. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Kronstadt 19./9. best. til Rotterdam. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Miramichi 16./9. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 12./9. til Dublin. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Savannah 5./9. til Liverpool. — Excellence Ploske, Rasmussen, ank. Petersborg 18./9. — Pawel Andejeff, Tannebek, ank. Petersborg 16./9. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 18./9. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Ghent 18./9. — Johan Siem, Knudsen, ank. Hull 18./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Ghent 19./9. til Methil.

Danmark. Ansgur, Madsen, ank. Karrebæksminde 19./9. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Burntisland 16./9. — Hamlet, Reese, ank. Kiel 20./9. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 18./9. — Rolf, Olsen, ank. Petersborg 18./9. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. Bremen 11./9.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Howden Dock 19./9. — Helga, Vanben-Hansen, afg. Dieppe 19./9. — Murtha, Christensen, ank. Rouen 15./9. — Elna, Rathje, ank. Rouen 20./9. — Therese, Pedersen, ank. Neufahrwasser 18./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 17./9. — Jeanne, Løffler, ank. Calais 17./9. — Vera, Riso, ank. Calais 17./9. — Daisy, Lagesen, afg. Ronen 19./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Helsingør 15./9. til Sevilla. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 19./9. til Marseille.

— Nautik, Nielsen, ank. Tayport 19./9. — Nordsøen, Gram, ank. Kemi 16./9. — Nexos, Basse, ank. Königsberg 17./9. — Gerda, Iversen, pass. Hirtshals 18./9 til Nukskov. — Fylla, Christensen, ank. Frederikshavn 19./9. — Cito, Jepsen, ank. Rivadesella 17./9. — Ellen, Hansen, afg. Hull 19./9. til Pernau. — Napoli, Brinck, afg. Hartlepool 17./9 til Esbjerg. — Bodil, Uldall, pass. Gibraltar 18./9 til Cette. — Dugmar, Mathiesen, afg. Sevilla 18./9. til Marokko. — Norma, Schiff, pass. Helsingør 19./9. til Bruges. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 19./9. — Inger, Larsen, pass. Helsingør 18./9 til St. Malo. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Königsberg 18./9. — Laura, Pedersen, ank. Esbjerg 19./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 18./9. — London, Bou, ank. Burntisland 19./9. — Paris, H. Tholander, ank. Libau 16./9. — Bryssel, Knas, afg. Kiel 16./9. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dunston 19./9. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rotterdam 18./9. — Roma, J. v. Thun, ank. Riga 11./9.

Jylland. Ingrid, Winther, afg. Kronstadt 18./9 til Antwerpen. — Karen, Eriksen, ank. Helsingør 18./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Calais 18./9. — Russia, Poulsen, ank. Kiel 18./9. — Carl Hecksher, Starek, ank. Riga 11./9. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 17./9. — Normannia, Eriksen, ank. Calais 16./9. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 9./9. — Canadia, Jespersen, ank. Hull 16./9. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 8./9.

Østerøen. Cimbria, Poulsen, afg. Rotterdam 16./9. — Patria, Dam Larson, ank. Rotterdam 17./9. — Gratia, Sørensen, ank. Kronstadt 17./9. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 3./9. — Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 12./9. — Gallia, Nielsen, afg. Grimsby 18./9. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Methil 16./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Methil 18./8. — Kotionia, Rasmussen, afg. Kemi 18./9.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Zaandam 18./9. — Granaria, Jørgensen, afg. Barry 8./9. — Carbonia, Mathiasen, Stockholm 3./9. — Estonia, Winckler, afg. Burntisland 19./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Raumo 10./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Boness 18./9. — Scalia, Jensen, ank. Bergen 15./9. — Frumentia, Andersen, afg. Petersborg 13./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Toulon 15./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 22./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Narva 18./9 til Ghent. — Brattingsborg, Spenson, afg. Huelva 12./9 til Königsberg. — Flynderborg, Larsen, afg. Kronstadt 12./9 til Antwerpen. — Fredensborg, Fischer, afg. Cardiff 16./9 til Kronstadt. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Pillau 16./9. til Ripola. — Jomsborg, Mathiasen, afg. Huelva 16./9. til Nantes. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 11./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Calais 17./9. — Skanderborg, Jensen, afg. Petersborg 10./9 til London. — Stegelborg, Lund, ank. Dunkerque 18./9. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Genua 16./9. — Søborg, Hansen, ank. West Hartlepool 13./9. — Uranienborg, Schmidt, ank. Königsberg 8./9.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Rotterdam 17./9. — Klampenborg, Palm, afg. Kjøbenhavn 16./9 til Koivusaari. — Marselisborg, Andersen, afg. Newport 10./9. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, ank. Hull 17./9. — Skodsborg, Agerlin, afg. Grimsby 12./9. til Kronstadt. — Tuborg, Smith, ank. Brake 12./9. — Ulfshøj, Møllerup, ank. Genua 16./9. — Vordingborg, Petersen, ank. Burntisland 20./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Ghent 18./9. — Dansborg, Kuhl, ank. Livorno 11./9. — Jægersborg, Larsen, ank. Tyne 5./9. — Kallundborg, Nielsen, ank. Boness 18./9. — Taarnborg, Matzen, ank. Kronstadt 17./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kiel 19./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Riga 17./9. til Rotterdam.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Huelva 15./9. til Memel.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Kronstadt 11./9. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Newcastle 17./9. til Kronstadt.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Methil 18./9. til Korsør.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Blyth 18./9.

Det Østasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Vlissingen 8./9. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 17./9. — Anamba, Rambusch, ank. Bangkok 12./9. — Cathay, Thomsen, ank. Hongkong 16./9. — Bintang, Gabe, afg. Port Said 16./9. — Samui, de Fine Licht, ank. London 18./9. — Siam, Cordtsen, afg. Portland 18./9. — Indien, Berg, ank. Frederikstad 18./9. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 17./9. — St. Jan. Ingemann, afg. Trinidad 18./9. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 4./9.

Era. Emanuel, Hansen, ank. Bjørko 16./9.

Form. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 14./9. — Helene, Sørensen, ank. Dunkerque 18./9. — Sjælland, Somnichsen, afg. Hull 15./9. — Agnete, Petersen, afg. Aalborg 17./9. — Herminia, Hansen, afg. Ghent 17./9. — Alice, Schultz, ank. Methil 14./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Bahia 18./9. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Genua 15./9. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Rouen 17./9. — Urania, Clansen, ank. Archangel 15./9. — Svend, Schmidt, afg. Fredericia 18./9. — Nordland, Petersen, afg. Königsberg 19./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. London 18./9. — Eugland, Andersen, afg. Oporto 18./9. — Holland, Poulsen, afg. Methil 18./9. — Rusland, Madsou, ank. Kjøbenhavn 8./9. — Dronning Olga, Petersen, afg. Archangel 9./9. — Annette Furness, Larsen, afg. Blyth 12./9. — Europa, Hansen, ank. Petersborg 12./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Petersborg 13./9. — Frankrig, Frits, ank. Ghent 16./9. — Belgien, Nielsen, ank. Methil 15./9.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 21./9. til Libau. — Rimfaxe, Faber, afg. Esbjerg 22./9. til Burntisland. — Schack Steenberg, Theilland, afg. Trångsund 21./9. til Aarhus.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. London 17./7. — N. F. Hoffding, Petersen, ank. Blyth 17./7. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Kjøbenhavn 18./9. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Petersborg 19./9. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Kjøbenhavn 20./9. sydg. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Piteå 19./9. — Ajax, Brøsen, ank. Methil 19./9. — Lars Kruse, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 19./9. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Hull 20./9. — G. Koch, Jørgensen, ank. Windau 19./9. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Rotterdam 17./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Calais 18./9.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 18./9. til Stettin. — Edison, Sørensen, afg. Oustnaro 18./9. til Calais. — Fulton, Jørgensen, ank. London 16./9. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 18./9. til Genua. — Washington, Nielsen, afg. Windau 13./9. til Dordrecht.

Frem. Austa, Bagger, afg. Methil 18./9. til Kalundborg. — Vera, Thing, afg. Memel 14./9. til Rotterdam. — Freja, Nielsen, ank. Bandholm 18./9. — Hertha, Rasmussen, afg. Gøteborg 19./9. til Libau.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Kiel 14./9. til Ulcåborg. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Lappvik 17./9. — Ove Gjedde, Jans, ank. Kiel 16./9.

Dansk-Færøsk Havfiskeriselskab. Atlanta, Androasen, ank. Thorshavn 16./9.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, afg. Kotka 15./9. til Exmouth. — Thora, Thomsen, afg. Celebes 13./9. til Azorerne f. O. — Urda, Jacobsen, ank. Indian Tickle 18./9. — Ætna, Peterson, afg. Esbjerg 18./9. til Altona. — Ella, Olsen, ank. Risør 18./9.

Era. Adele, Kock, ank. Kalundborg 17./9. — Lorentz, Levinson, ank. Poole 16./9. — Veritas, Staugaard, ank. Svendborg 17./9. — Aerial, Christensen, ank. Inverkeithing 17./9. — Amor, Hansen, ank. Køge 17./9. — Lauritz, Folmer, ank. Lübeck 17./9. — Arken, Christensen, ank. Marstal 17./9. — Rise, Bager, afg. Bridgewater 14./9. til Marseille. — Saga, Olsen, ank. Aalborg 17./9. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 17./9. — Freya, Petersen, ank. Aarhus 18./9. — Ino, Weber, ank. Nakskov 18./9. — Tvende Brødre, Boye, ank. Flensborg 18./9. — Marie, Boye, ank. Falkenberg 19./9. — Zephyr, Thjellesen, ank. Poole 18./9. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Svendborg 18./9. til Geffe. — Mary, Andersen, ank. Leith Red 19./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 22. September 1908. — Skoleskibet „Viking“. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

To yngre, raske Herrer søger Skibsløjighed (helst Sejlskib) i Marts-April 1909 fra en Havn i Dansk Vestindien saa nær St. Thomas som muligt, eventuelt fra Mexico eller en Havn i den sydlige Del af Nordamerika, til Antwerpen eller en Havn saa nær denne Ry som muligt, event. Sydengland.

Billet, mrk.: „320“, med Pris for Overfart inkl. Kost og nærmere Oplysninger bodes indlagt paa dette Blads Kontor.

**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.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4708.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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

It til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadressen: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.



**Svendborg
Navigatfonsskole**

Bestyrer: Aage V. Tuxen.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Mæskværksted

Gæstrikshavn.

Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.

Telf. 29,779 y.

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 Postvænets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 59.

Kjøbenhavn, Fredag den 25. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kædler
Higglassons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerops
Redningskrandse og Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--



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.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith,
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibemarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Motorfartøj søges

til fast Fart med Cement fra Aalborg til Holbæk etc. Farten, der kan paaregnes at blive lønnende for en energisk Skibsfører, vil være at paabegynde pr. første aabne Vande 1909, eventuelt straks. Et Fartøj af 50 à 100 Tons Ladeevne vilde egne sig bedst. Reflektanter bedes indlægge Billet, mrk.: „Motorfart“, paa dette Blads Kontor.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.



PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Sømandshøjskolen, Svenborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned. Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

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

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

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.:
Holberggade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaaret“.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere.

Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevi Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

St. Jacobsgade 9.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

De private Assurandører l.m.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 25. September 1908.

Sandsynligvis har kun de færreste gjort sig klart, at det Tidspunkt nu endelig maa ligge nær, da der bliver etableret et Tidssignal i Kjøbenhavns Frihavn.

Det er os bekendt, at Kjøbenhavns Havneforvaltning igennem en meget lang Aarrække har arbejdet paa Løsningen af dette Spørgsmaal og faa fremskaffet et Tidssignal, der virkelig kunde gøre Fyldest for den saa stærkt udviklede nordlige Del af Havnen og Kjøbenhavns Red. Sagen er imidlertid stedse stødt paa Vanskeligheder, og det har naturligvis ikke just skullet virke fremmende, at Skibsfartens Interesser paa dette særlige Omraade for en væsentlig Del er henvist til Varetagelse af — Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet. Naar man betænker, at Decentralisationen i Skibsfartens Anliggender har været drevet saa vidt, at Navigationsvæsenet indtil for kort Tid siden sorterede under Forsvarsministeren og Redningsvæsenet under Landbrugsministeren, saa er dette sidste Forhold dog ikke slet saa mærkeligt, som det ved første Øjekast kunde synes. Pasningen af Tidssignalet kan nemlig kun ske fra Universitetets astronomiske Observatorium, og da dette sorterer under Kultusministeriet, bliver de nødvendige Midler til Driften af et saadant Signal normalt bevilget paa dettes Budget.

Naar det ny Tidssignal nu synes at være sikret, saa er Aarsagen dog maaske mindre den, at de hidtidige Vanskeligheder er bleven overvundet, end at Kuglen paa Nicolai Taarn nu nødvendigvis maa forsvinde. Som bekendt har en kjøbenhavnsk Rigmand faaet sat igennem, at Nicolai Taarn for hans Regning skal forsynes med et Spir, dermed er »Kuglen«s Saga ude, og her ligger vel den væsentligste Aarsag til, at Skibsfarten faar et længe næret Ønske opfyldt. Det ny Signal vil, for saa vidt der ikke uventet skulde opstaa ny Vanskeligheder, blive installeret paa Silopakhuset paa Midtermolen i Frihavnen, og de med selve Installationen forbundne Udgifter, c. 7,000 Kr., menes at ville blive fordelt lige- ligt mellem Havnevæsenet og Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab.

Det maa imidlertid vel erindres, at det ny der kommer, i Virkeligheden ikke er andet end Kompensation for det som forsvinder, og selv om det vel skal erkendes, at den ny Ordning betegner et Fremskridt, saa er den dog ingenlunde ideal. Hele Sønderhavnen har ved Havnevæsenets ihærdige Arbejde i de sidste Aar faaet en væsentlig forøget Betydning, som i Forening med Havnens kolossale Udstrækning i Retning Nord—Syd utvivlsomt fuldt ud kunde motivere Oprettelsen af endnu et Tidssignal.

Lodsvæsenet paa Kina Kysten. Efter Aarsberetningen fra det danske Konsulat i Shanghai til Udenrigsministeriet, dateret 3. August 1908, hidsætter vi følgende:

Lodsvæsenet paa den kinesiske Kyst og Floderne er organiseret under en Fællesbestyrelse af Toldvæsenet, de fremmede Handelskamre og Konsulatkorpsset; Medlemsantallet er begrænset, og Adgang til Stillingen faas kun efter Aflæggelse af en Prøve og Opfyldelse af visse Betingelser i Retning af Læretid. Stillingerne har hidtil

været meget indbringende og kan ogsaa i Fremtiden antages at blive ved at være værdifulde, og det er derfor ret underligt, at der ingen yngre Danske kommer til. Følgen er, at der efter en Del af de ældres Hjemvenden eller Død nu kun findes et Par danske Lodser. Det synes at maatte være en god Spekulation for en dansk Styrmand eller Kaptajn at sætte lidt Penge ind paa at forberede sig. Ansættelserne sker efter Dygtighed, og der udkræves ellers kun, at Vedkommende kan Engelsk, da Eksaminationen sker paa dette Sprog. Det maa jo ikke glemmes, at det, hvis ellers alt gaar vel, er en Levevej for Livet.

Projekterede kinesiske Dampskibslinier. Skønt Fragterne i Østasien ikke har kunnet virke lokkende paa nogen, meddeler Aarsberetningen fra det danske Konsulat i Shanghai, er der dog under Fremkomst tre ny Dampskibsselskaber. Det første er et kinesisk-siamesiske Selskab, væsentligst stiftet af kinesiske Ejere af Rismøller i Siam, som vil sætte en Linie i Gang mellem Bangkok, Hongkong og andre kinesiske Havne, og som i den Risfragt, som de selv vil skaffe, ser en væsentlig Garanti for Succes. Der tales om seks Dampere, men som andre kinesiske Foretagender maa vel ogsaa dette ses paa med en vis Reservation.

Et andet, af særlig Interesse for dansk Eksport af Smør og andre Fødevarer, er en statsunderstøttet, direkte Linie mellem Nysydwaales og Victoria i Australien og Kinakysten med Dampere forsynet med Kølerum. Der vil derved blive paaført den danske Eksport af Daase-smør en yderligere Konkurrence. Spørgsmaalet bliver, om der kan skaffes tilstrækkelig Returfragt; denne antages væsentligst at skulle bestaa i Korn.

Endelig siges det kinesiske Trafikministerium at beskæftige sig med Planer om et større, kinesisk Dampskibsselskab med Skibe paa alle de mest bejlede Ruter, nemlig Hongkong—Evropa, Shanghai—Japan—Amerika, Chefoo—Newchwang—Port Arthur—Korea—Japan, Amoy—Formosa—Penang og Amoy til Øer i det sydlige, stille Ocean.

Gennem et fransk Skibsmæglerfirma har vi modtaget følgende:

Her i Frankrig hænder det ofte, at indkomne Skibe bliver idømt en Bøde af Toldvæsenet for ikke inden Ankomsten at have udfyldt de i franske Havne paa- krævede Manifeste — eller i det mindste ikke at have udfyldt dem tilstrækkeligt. Til Oplysning for de af d'Hrr. Kaptajner, der er ukendt med de paa franske Pladser herskende Forhold, meddeles efterfølgende: Ved Ankomsten til en fransk Havn skal om Bord have et Manifest færdigt og underskrevet af Kaptajnen; dette maa indeholde Oplysning om Skibets Proviantbeholdning (her skal det bemærkes, at hvad, der er af særlig Vigtighed at angive nøjagtigt, er Cigarer, Cigaretter, Tobak og Tændstikker samt Kaffe og The) og dets Reg.-Tonnage, hvorfra det kommer, hvad Lasten bestaar af (er Skibet i Ballast, maa Kvantiteten angives). Skibets Navn og endelig Mandskabets Antal.

I Følge Medlemsbladet for Dansk Styrmandsforening har de tre nedennævnte nautiske Foreninger paa et fornylig afholdt Møde i Kjøbenhavn vedtaget, at ingen af Medlemmerne, hørende til Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Dansk Navigatorforening og Dansk Styrmandsforening, maa modtage Engagement med Skoleskibet »Vi-

king, saa længe Bestyrelsen for Skoleskibet fastholder sin Beslutning om en Søofficers Ansættelse som Fører af »Viking«.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har i det forløbne Aar haft en Brutto Indtægt af 888,900 Kr. eller 120,000 Kr. mere end Aaret forud. Til Afskrivninger er ialt medgaaet 78,000 Kr. og til Renter 96,000 Kr.

Efter Fradrag af alle Omkostninger tilfalder der Aktionærerne 168,000 Kr. eller 8 pCt. i Udbytte.

Selskabets Aktiekapital er 2,100,000 Kr.

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.

Skoleskibet „Viking“.

Svar til Hr. Navigationsdirektør, Kommandør *Jensen*.

Vi har fra Hr. Skibsreder, Kaptajn M. Nissen yderligere modtaget følgende:

Navigationsdirektøren sætter mere Pris paa »Søkort at forstaa« end paa »Skib at føre«. Er Navigationsdirektøren større Autoritet end en hvilken som helst Navigationslærer? Hvem er ansvarlige, og hvem uansvarlige? Er Direktøren ansvarlig? Selv om Direktøren har skænket en større Pengesum til Foretagendet, er han derfor ansvarlig? Direktøren forveksler »Georg Stage«, som er et privat Foretagende, med Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd, som er et Aktieforetagende, og har faaet en national Karakter. Direktøren udtaler som sin Mening, at Krigsmarinen bør oplære Handelsmarinens Officerer, da disse i det højeste kun er Sømand og dygtige Skibsførere, medens Direktørens egen Stand selvfølgelig og uden Modsigelse er non plus ultra i alle Retninger — naar man har erhvervet sig kgl. Patent som Krigsofficer til Søs, saa er der overhovedet ingen Grænser for, hvad man kan paa-lage sig — medens Handelsmarinens Mænd lige saa selvfølgelig maa være beskedne og nøjes med de smaa Ben, som de høje Herrer ikke vil have — voila tout.

Saaledes omtrent er Meningen med Direktør Jensens Udtalelse i »Nationaltidende« af 19. ds., hvis maritime Afdeling ledes af en Kollega af ham, nemlig en Kaptajn af Krigsflaaden, og det er ikke vanskeligt at se, hvad Kurs d'Hrr. har sat, og hvorfor »Nationaltidende« er saa ivrig efter at ville gavne Handelsmarinen og sørge for dens Opdragelse efter sit eget Skøn. Det er imidlertid dette, som Handelsmarinen ikke vil gaa med til. Handelsmarinen, som trækker det store Læs og — i Modsætning til Krigsmarinen — er en produktiv Arbejds-

kraft, vil ikke længere have til Formyndere høje Herrer — udi egen Indbildning — som ingen som helst Føling kan have med den; men hvis Interesser er himmelvidt forskellige. Med andre Ord, Handelsmarinen vil have Lov til at varetage sine egne Sager, og henstiller høfligt, men bestemt til d'Hrr. af den anden Marine at passe sig selv.

»Naar man fra visse Sider — skriver Hr. Jensen — søger at modarbejde den paatrængte Ordning, da er dette ganske uforstaaeligt, men samtidig saa grundig dansk, o. s. v.». Ja, fra Hr. Jensens Kollegers Side er det maaske uforstaaeligt nok, at Handelsmarinen er led og ked af d'Hrr.s allfor ivrige Indtrængen paa dennes Omraade, men set fra vor Side er det let forstaaeligt, og det egentlig pæredanske ligger nærmest i, at vi endnu har en Krigsmand til Navigationsdirektør, for at nævne et enkelt Fag, som med Rette burde beklædes af, enten en Navigationslærer eller en Koffardimand.

Komisk virker det derimod nærmest, naar Hr. Jensen fortæller, at der er dygtige Folk nok til at føre Skibet, medens man savner Manden, som baade er Pædagog, Administrator og Sømand, og at han selvfølgelig er at finde blandt Direktørens Kolleger. Hvad det pædagogiske angaar, vil jeg ikke modsige ham; hvad derimod Administrationen angaar og Krigsmandens Evne til at holde Orlogsskik paa Koffardiskib, da tør jeg garantere for, at han i ingen Retning overgaar Koffardimanden. Koffardimatrosen bryder sig fejl om hvem hans Kaptajn er, og hvis denne ikke er først og fremmest Sømand til Fingerspidserne, bliver det skralt med hans Autoritet, saameget troede jeg i Grunden d'Hrr. havde lært af Livets Skole; men det synes af Hr. Jensens Indlæg at fremgaa, at dette ikke er saaledes, men at d'Hrr. tror, at det gaar til som til Orlogs, hvor den væbnede Magt staar til deres Disposition. Dernæst hvad Sømanden angaar, da vover jeg at paastaa, at d'Hrr. ikke er Sømand, og at jeg som Reder vil vilde betro dem til at føre en Dampere over Søen; men derimod ikke til at varetage Dampere ns Forretninger i Havn, hvorimod jeg absolut ikke vilde betro nogen moderne Krigsofficer at føre et almindeligt Sejlskib, med mindre Vedkommende havde gennemgaaet alle Grader i Koffardifartens haarde Skole og havde været Styrmand i Sejlskib i mindst 5 Aar. — Men til at føre et saadant Skib som »Viking« vilde jeg ikke antage en Krigsofficer, med mindre han i flere Aar havde ført Sejlskib ogsaa i Farvandet rundt Kap Horn eller lignende, selv om han var nok saa dygtig en Pædagog, Administrator til Orlogs og Sejlsportsmand. Nej! der hører andre Ting til; der hører netop dette til, som gør det til en større Kunst at føre Skib end at forstaa Sø-kort. At Bestyrelsen ikke indser dette, viser jo tydeligt, at ingen af d'Hrr. selv forstaar at føre et saadant Skib, hvis de gjorde det, vilde de aldrig tænke paa at begaa en saa letsindig Handling, som den de nu i deres Uvidenhed gerne vilde gøre; men som vi vil forhindre dem i, og som Forældre og Værger til de unge Mennesker bør være os taknemmelige for. Derfor bør Forældre og Værger støtte Handelsmarinen i denne Sag og hjælpe den til at løsrive sig fra dette utaalelige Aag, som i mange Aar har hæmmet dens Udvikling — deres Sønner og Myndlinge skal jo ellers selv ind under Aaget — de, der derimod vil have deres Sønner til Orlogs, lad dem vælge den Vej.

Naar Hr. Jensen nu saa smukt pointerer, at der er nok af gode, praktiske Skibsførere, men at det er ikke det, det kommer an paa, derimod mere paa Skolekundskaaber o. s. v., da vil jeg give ham nogen Ret; som Reder søger man fortrinsvis efter dannede, praktiske Mennesker, men maa i Nødstilfælde stryge de dannede, da de praktiske er af absolut Nødvendighed — at forene disse to er Maalet, — Midlet ligger i Land og om Bord. Dannelsen tilegner de Unge sig i Hjem-

met og i Skolen, og Sømandskabet paa Søen. Forøvrigt kunde det være rart at vide, hvilke aandelige Goder der tilflyder Folk om Bord i de militære Skibe.

I Kommissionen til Revision af Bestemmelserne for Navigator- og Maskinistuddannelse skriver samme Hr. Jensen som følger:

»Enhver Reder vil da ogsaa sikkert have erfaret, at Mænd med kun ringe teoretisk Lærdom kan være særdeles dygtige Skibsførere, — praktisk Erfaring og medfødt Sømandsdygtighed er nemlig de Egenskaber, som betyder mest for at føre Skib sikkert og hurtigt over Søen, men ogsaa for at varetage Redernes Interesser.»

Det er Pokkers hurtigt, han har ladet sin egen Skude løbe igennem Vinden; der maa ikke have været nogen god, praktisk Sømand ved Roret. Nu siger han, der er ingen Ben i at føre Skib, jo, der er vist Ben deri, — at kunne føre Skib sikkert og godt over Søen i Rederens Interesse, det er der Ben i, at opdrage dygtige Navigatorer saaledes som vore Navigationslærere gør det, det er der Ben i, men det at være Navigationsdirektør, det kan der virkelig ingen Ben være i.

M. Nissen.

Fragtmarkedet.

Den i vor forrige Beretning omtalte bedre Tendens i nogle af de hjemgaaende Markeder har ikke alene holdt sig, men yderligere Stigning har fundet Sted baade fra Sortehavet, Azoff, La Plata og Kanada. Rigtignok er Stigningerne kun smaa, men det er dog stadig en opadgaaende Bevægelse. Fra Sortehavet og Azoff har der været et stærkere Begær efter prompte Dampere, som Følge af større Tilførsler, og da Rederne har holdt godt sammen og holdt deres Dampere i højst mulige Pris, har de ogsaa kunnet tvinge Raterne en Kende op. Vi er nu saa langt henne paa Aaret, at vi snart skulde se den sædvanlige Elleraarsbedring, men selv om der absolut ikke er nogen Chance for, at den bliver saa kraftig, som den plejer, saa maa vi under alle Omstændigheder endnu ikke opgive Haabet om gennemgaaende at se højere Fragtrater de næste Maaneder, og som ovenfor sagt er der allerede indtraadt nogen Stigning flere Steder. Kulfragterne til Middelhavet har ogsaa fæstnet sig yderligere, men derimod viser Raterne til Østersøen ingen Bedring, og til La Plata er de lidt svagere paa Grund af det faste Returnarked.

Østen har ikke meget at byde paa. Calcutta betalte 12/6 Jute til Dundee, og Bombay sluttede en Februar Dampere til 16/6 for Erts til Baltimore eller Filadelfia. Adskillige Dampere fragtedes ud med Kul, og fra Cardiff betaltes bl. a. 12/6 Bombay, 13/ à 13/3 Colombo, 17/3 à 17/6 Yokohama.

Sortehavet viser lidt Stigning, men Befragtningsforretningen er ingenlunde stor. Fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn er Raten 7/, fra Kherson 7/3 à 7/6 og fra Sulina 7/ à 7/3. Azoff har derimod fragtet livligt til 8/ à 8/6 »any« for store Baade, 6 d. mere Hamburg, 8/9 à 9/ N. C. for mindre Baade.

Middelhavet er ogsaa fastere, og der noteres ikke saa faa Laster. Aleksandria har for en stor Dampere betalt 6/ Bomuldsfrø Hull, 6/6 London, og Smyrna 8/ Dødvægt til Bristol. Ertsfragterne er gennemgaaende c. 3 d. højere pr. Ton. Bilbao er dog uforandret paa Basis af 3/3 Cardiff, 4/ Middlesbro, 4/ à 4/1¹/₂ Rotterdam. Kulfragterne fra U. K. til Middelhavet er ogsaa fastere. Fra Tynen eller Blyth sluttedes der sidst til 6/1¹/₂ à 6/3 Genua eller Savona, 7/1¹/₂ à 7/3 Venedig,

6/9 Girgenti (3,200), 6/ Konstantinopel (3,000), medens Cardiff betalte 6/ à 6/1¹/₂ Genua, Frs. 7¹/₄ à 7¹/₂ Marsaille, 7/ Barcelona, 5/9 Syra (600 Losning), 6/ Port Said, 6/3 à 6/4¹/₂ Aleksandria.

Nordamerika er ret stille, navnlig Bomuldspladserne, grundet paa Strejken i de engelske Spinderies, og fra Wilmington er Raten gaaet ned til 20/ Liverpool eller Bremen, medens Savannah kun noterer 23/9 à 25/. For Korn fra Baltimore eller Filadelfia betaltes 1/3 Antwerpen eller Rotterdam og fra Montreal 2/6 Basis én Middelhavshavn. Golfen er lidt bedre paa Basis af 9/1¹/₂ paa Netto Charter pr. Oktober, og 11/ betaltes til to danske Havne. Kanada er ligeledes bedre. Fra St. John betaltes 35/, og fra Miramichi indiceres nu 42/6.

La Plata Markedet har fragtet livligere end i lang Tid, ogsaa for senere Positioner, og der ventes at blive ret betydelige Majsafskibninger. Fra San Lorenzo Grænsen betaltes pr. September/Oktober 11/6 à 12/ til U. K. eller Kontinentet, og for et Par enkelte Dampere 14/ pr. Januar, 15/ pr. Februar. Buenos Aires betalte 9/4¹/₂ pr. prompt og Bahia Blanca 10/. Kulfragterne fra Cardiff er derimod lavere paa Basis af 12/ à 12/6 prompt, 11/3 à 11/6 pr. Oktober, 9/6 à 10/ pr. November.

Østersømarkedet er endnu utilfredsstillende for Aars-tiden, da det har skortet noget paa Laster, men de sidste Dage synes der dog at komme flere ny Ordre frem, ikke alene for Træ men ogsaa for Korn, Hør, Sukker etc. Koleraen i St. Petersburg lader ikke til at udøve nogen væsentlig Indflydelse paa Fragterne, og 1/1¹/₂ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/3 Emden eller Weseren er det højest opnaaelige. Fragterne saa vel fra Riga, Libau, Windau, Königsberg, Memel etc. som fra Botten holder sig omtrent paa samme Niveau som i de sidste Par Uger. Kulfragterne fra Østkysten til Østersøen er nærmest lidt svagere end for en Uge siden. Der betaltes 3/6 à 3/7¹/₂ Kronstadt, 4/ Libau, 4/3 Kiel (2,100), 3/9 Burntisland/Aarhus (2,200), 4/3 Boness/Odense (1,650), 4/9 Grangemouth/Wismar (1,250), 4/3 Tyne/Helsingfors (1,800), 3/6 Tyne/Pillau (3,000), 4/6 Boness/Nakskov (1,200).

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Juli 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 4 amerikanske, 4 britiske, 1 tysk, 2 franske, 1 italiensk, 4 norske, 1 russisk, 2 svenske, ialt 19; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 belgisk, 9 britiske, 1 chilensk, 1 tysk, 1 germansk, 3 italienske, 1 japansk, 2 norske, 1 spansk, 1 uruguayisk, ialt 23. Aarsagorne til Forlisene var for Sejlskibene: Strandning 5, Kollision 5, beskadiget af Ild 1, forsvundet 3, forladt 1, Kondemnation 3, sunket 1; for Dampskibene: Strandning 9, Kollision 2, beskadiget af Ild 2, forsvundet 4, Kondemnation 6.

Anglo Dane, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Kristianssund med en Ladning Stykgods i tæt Taage paa Grund ved Kristianssund, men kom dog snart efter flot og fortsatte. Skibet, der er undersøgt af Dykker, er tørt.

Haabet, Galease af Marstal, blev d. 17. ds. ved Schlossloch pausejlet af et Slæbetov og "k en Del Skade paa Boven.

Ellen, Galease af Halmstad, paa Rejse til Aarhus med en Ladning Træ, kom d. 20. ds. paa Grund paa Sjællands Rev og blev bragt flot af Svitzers i stærkt beskadiget Stand og bugseret til Aarhus. Kjølen er brækket og en stor Del af Takkelagen er gaaet over Bord.

Waterloo, Dpsk. af Tønsberg, der d. 19. ds. kom paa Grund paa Stubben, kom med Svitzers Assistance atter flot og ind hertil for Dykkerundersøgelse.

Sigurd, norsk Dpsk., kom d. 22. ds. paa Grund paa Sprogø Østrev, men kom med Assistance af Bjergningsdamperen »Helsjogor« atter flot og blev bugseret ind til Korsør for Dykkerundersøgelse og Reparation.

Skibsefterretninger.

Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 24./9.). Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 22./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 10./9. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 23./9. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Swansea 16./9. til Gouua. — Antwerpen, Madsen, afg. Malaga 22./9. til Algeiras. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 17./9. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Geste 20./9. — Aurora, Fischer, ank. Riga 20./9. — Baron Stjornblad, Therkildsen, ank. hertil 19./9. — Beira, Lunge, ank. hertil 21./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 22./9. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Cete 23./9. — Chr. IX, Holm, ank. hertil 22./9. — Dagmar, Bøgvad, ank. Marseille 17./9. — Douro, Ørsted, afg. Stockholm 23./9. til Oporto. — Esbjerg, Strufve, afg. London 22./9. til Bergen. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 3./9. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 24./9. til London. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 20./9. — Georgius I, Sorensen, ank. hertil 20./9. — Hellig Olav, Egeus, afg. New York 22./9. til Kristiansand. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 19./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 23./9. — Jolantha, Simonsen, ank. Havre 23./9. — Kasan, Søberg, ank. Libau 18./9. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 17./9. — Kiow, Jørgensen, ank. hertil 21./9. — Kursk, Gommesen, pass. Brunsbüttel 23./9. for Antwerpen. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. hertil 23./9. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 15./9. — Louise, Kruse, ank. Königsberg 21./9. — Louisiana, Gotthardt, afg. Kristiania 19./9. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Sfax 22./9. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 23./9. — Moskov, Meldahl, dokker her. — Nicolai II, Kaas, ank. Antwerpen 19./9. — Nordjylland, Kragh, ank. Petersborg 22./9. — O. B. Suhr, Frisette, ank. hertil 22./9. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 22./9. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 24./9. til Kristiania. — Perun, Christensen, pass. Brunsbüttel 21./9. for Liban. — Pregel, Iversen, afg. Newcastle 21./9. hertil. — Ribberhuus, Bonnellykke, afg. herfra 22./9. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Dunkerque 23./9. — Saxo, Larsen, ank. Königsberg 16./9. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 20./9. — Texas, Lissner, ank. hertil 23./9. — Tiber, Beck, afg. Neapel 21./9. til Bari. — Tyr, Thinning, ank. Windau 24./9. — United States, Wulff, ank. New York 22./9. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Antwerpen 18./9.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cape Tormentine 11./9. til Browhead f. O. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Petersborg 20./9. til Rotterdam. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Chatam 16./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 12./9. til Dublin. — Helmer Mørch, Thorsue, ank. Liverpool 23./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 18./9. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 16./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Emden 21./9. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Ghent 22./9. — Johan Siem, Knudsen, afg. Hull 20./9. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Methil 21./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. West Hartlepool 20./9. til Sevilla. — Nancy, Nielsen, pass. Helsingør 19./9. til Marseille. — Nautik, Nielsen, ank. Tapport 19./9. — Gerda, Iversen, ank. Naksbo 20./9. — Ellen, Hansen, afg. Hull 19./9. til Pornau. — Fylla, Christensen, ank. Abo 21./9. — Napoli, Brinch, ank. Esbjerg 20./9. — Norma, Schiff, pass. Helsingør 19./9. til Bruges. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 21./9. til Methil. — Hebe, Gregersen, afg. Båtskärsnäs 20./9. til Gijon. — Johanne, Mikkelsen, afg. St. Brioux 21./9. til Jersey. — Laura, Pedersen, ank. Esbjerg 19./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Huegersborg 18./9. — Brattingsborg, Suenson, afg. Skyron 20./9. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, ank. Antwerpen 19./9. — Fredensborg, Fischer, afg. Cardiff 16./9. til Kronstadt. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Wiborg 19./9. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Nantes 22./9. — Kronborg, Jensen, afg. Rotterdam 20./9. til Barry. — Rosenborg, Schultz, ank. Calais 17./9. — Skanderborg, Jensen, ank. London 19./9. — Stegelborg, Lund, afg. Dunkerque 23./9. til Cardiff. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Genua 16./9. — Søborg, Hansen, ank. West Hartlepool 13./9. — Uranienborg, Schmidt, afg. Königsberg 19./9. til London.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Blyth 21./9. — Klumpenborg, Thygesen, ank. Koivusaari 20./9. — Marselisborg, Andersen, ank. Neapel 21./9. — Silkeborg, Rasmussen, ank. Hull 17./9. — Skodsborg, Agerlin, ank. Kronstadt 19./9. — Tuborg, Smith, ank. Bremen 20./9. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Genua 16./9. — Vordingborg, Petersen, ank. Burntisland 21./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Ghent 20./9. — Dansborg, Kühl, ank. Sfax 22./9. — Jøgersborg, Larsen,

ank. Sunderland 19./9. — Kallundborg, Nielsen, ank. Boness 18./9. — Taarnborg, Matzen, ank. Kronstadt 17./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kiel 19./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Riga 17./9. til Rotterdam.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Huelva 15./9. til Memel.

Svendborg. Petor Mærsk, Børgesen, ank. Königsberg 22./9. — Anna Mærsk, Sorensen, ank. Petersborg 18./9.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 21./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofoed, ank. Blyth 18./9.

Det Østasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Cap Bon 18./9. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 17./9. til Shaughai. — Anamba, Rambusch, ank. Bangkok 12./9. — Cathay, Thomsen, afg. Hongkong 16./9. til Singapore. — Bintang, Gabe, afg. Port Said 16./9. til Spezzia. — Samui, de Fine Licht, ank. London 18./9. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 22./9. — Indien, Berg, afg. Frederiksstad 19./9. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 17./9. — St. Croix, Christensen, afg. Havre 19./9. — St. Jan, Ingemann, afg. Trinidad 18./9.

Èra. Enigheden, Jønsen, ank. Rostock 20./9.

Torm. Sara, Jensen, afg. Neufahrwasser 19./9. — Helene, Sorensen, ank. Dunkerque 18./9. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 20./9. — Agnete, Petersen, ank. Riga 20./9. — Hermia, Hansen, ank. Neufahrwasser 23./9. — Alice, Schultz, afg. Methil 19./9.

Svensen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. London 22./9. — N. F. Høffding, Petersen, afg. Blyth 22./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Ripola 21./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, pass. Hammershus 22./9. vestg. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Swinemünde 21./9. — T. M. Werner, Hansen, ank. Helm, afg. Piteå 19./9. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Hammershus 22./9. vestg. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Riga 21./9. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Hull 20./9.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Howden Dock 19./9. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Blyth 23./9. — Martha, Christensen, afg. Rouen 22./9. — Elna, Rathje, ank. Rouen 20./9. — Therese, Pedersen, afg. Neufahrwasser 21./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 17./9. — Jeanne, Løffler, ank. Calais 17./9. — Vera, Riso, ank. Calais 17./9. — Daisy, Lagesen, ank. Blyth 21./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 18./9. — London, Bom, ank. Burntisland 19./9. — Paris, Tbolander, ank. Libau 16./9. — Bryssel, Kaas, afg. Kiel 16./9. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dunston 16./9. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rotterdam 18./9. — Roma, J. v. Thun, ank. Riga 11./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Sunderland 22./9. — Russia, Poulsen, afg. Kiel 23./9. — Carl Heckscher, Starck, afg. Riga 22./9. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 17./9. — Normannia, Erichsen, ank. Calais 16./9. — Euxenia, Lund, afg. Filadelfia 9./9. — Canada, Jespersen, ank. Hull 16./9. — Livonia, Skov, ank. St. Petersborg 8./9.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Rotterdam 16./9. — Patria, Nielsen, ank. Rotterdam 17./9. — Gratia, Sorensen, ank. Petersborg 22./9. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 3./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Hull 23./9. — Gallia, Nielsen, afg. Grimsby 18./9. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Kronstadt 22./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Methil 18./9. — Kotonia, Rasmussen, ank. Archangel 20./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Boness 20./9. — Graunaria, Jørgensen, ank. Genua 19./9. — Carhonia, Mathiasen, ank. Königsberg 21./9. — Colonia, Winckler, afg. Burntisland 19./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Raumo 10./9. — Selundia, Troensegaard, ank. Boness 18./9. — Secalia, Jensen, ank. Bergen 15./9. — Frumentia, Andersen, ank. Bruges 20./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Toulon 15./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 22./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Balua 18./9. — Ekliplika, Hemmingsen, ank. Huelva 20./9. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Blyth 21./9. — Urania, Clausen, ank. Archangel 15./9. — Svend, Schmidt, ank. East-Hartlepool 5./9. — Nordland, Petersen, afg. Königsberg 20./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grangemouth 20./9. — England, Andersen, afg. Oporto 18./9. — Holland, Poulsen, ank. Frederikshavn 22./9. — Rusland, Madsen, ank. Kjøbenhavn 8./9. — Dronning Olga, Petersen, ank. London 21./9. — Annette Furness, Larsen, ank. Archangel 21./9. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 17./9. — Europa, Hansen, ank. Petersborg 12./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Petersborg 13./9.

(Fortsetttes Side 511.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.Kyst.

- 2265.** Taarn opført. **Ar Guisty, Penmarc'h, Frankrig.** Baaken paa Ar Guisty er nu fuldført. Den er sort, og har Form af en afkortet Kegle med Cylinder, 6 m høj over Højvande. 47° 45' 38" N. Br. 4° 15' 35" V. Lgd.
- 2266.** Baake flyttet. **Ile de Sein.** Den hvide Baake paa Ile de Sein er borttaget og en hvid, 10 m høj Baake, af Form som en afkortet Kegle, opført 480 m længere tilbage. 48° 2' 31" N. Br. 4° 52' 16" V. Lgd.
- 2267.** Midlertidig Afmærkning inddraget. **Plateau de Rochebonne.** Arbejderne paa Plateau de Rochebonne er indstillet for i Aar, og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1149. Kjøbenhavn 1908).
- 2268.** Tønder forandret. **Passé du Matelier, Giroude.** Tønden »Roche du No. de Cordouan« er ombygget med en rød Spirtoende Nr. 2 B med Kegle. 45° 38' 12" N. Br. 1° 18' 18" V. Lgd. Tønden »S. des Mattes du Grand Banc« er ombygget med en sort Spirtoende Nr. B 3 med Cylinder. 45° 38' 56" N. Br. 1° 19' 35" V. Lgd.
- 2269.** Oplysning om Grund. **Red Islet Bank, River St. Lawrence, Canada.** Red Islet Bank har i alle Retninger en betydelig større Udstrækning end angivet i Kertel, hvorfor den største Forsigtighed skal anvendes, naar man passerer den, især paa dens N.-Side.
- 2270.** Fyr flyttet. **Crane Island, River St. Lawrence.** Crane Island Fyr er flyttet til Yderenden af Regeringens Værft. Det vises fra en brun, firkanet, 27 m høj Baake. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 27, m. Synsviddelen: 15 Sm. Linsapparat af 4de Orden. Det gamle Taarn har nu kun een Etage, det er malet graubruunt med rødt Tag og henvyttes til Telefon-Station.
- 2271.** Grund fundet. **Two Bush Channel, Penobscot Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** En Grund med en mindste Dybde af 7,6 m er fundet 7 Kbl S. 39° V. fra Two Bush Island Fyr. 43° 57' 20" N. Br. 69° 5' 5" V. Lgd.
- 2272.** Lystønde flyttet. **Long Sand Shoal West End, Connecticut.** Long Sand Shoal West End Lystønde er flyttet ½ Sm N. 88° V. hen i 7,6 m Vand, fra Snybrook Fyr i S. 61¼° V. og fra Duck Island Breakwater Fyr i S. 38¼° Ø. 41° 13' 35" N. Br. 72° 27' 10" V. Lgd.
- 2273.** Tønde forandret. **Coney Island Channel, New York Lower Bay.** Coney Island Channel Spirtoende Nr. 4, der ligger 730 m S. 20¼° Ø. fra Coney Island Fyr, er ombygget med en Spidstønde.
- 2274.** Fyrskibet »Northeast End« midlertidig ombygget. **New Jersey.** Fyrskibet »Northeast End« Nr. 44 er midlertidig ombygget med Reservefyrskib Nr. 2. Fyrene er uforandret, men Taagsignal gives med Klokke eller Horn i Stedet for med en 12 Tomme Dampfløjte.
- 2275.** Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« atter udlagt. **Delaware.** Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« Nr. 52 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 2 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2010. Kjøbenhavn 1908).
- 2276.** Fyr tændes. **Baltimore Harbor, Maryland.** Den 1ste Oktober 1908 tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, V. for det S.-lige Indløb til Craighill Channel. Det vises fra et hvidt, toetages Hus, som staar i 7 m Vand, fra Seven Foot Knoll Fyr i S. 5¼° Ø., og fra Love Point Fyr i N. 87° V. Synsviddelen: 12½ Sm. Taagsignalet gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas To-Slag hver 15 Sek. 39° 3' 36" N. Br. 76° 23' 52" V. Lgd.
- 2277.** Fyr tændt. **Pungoteague Creek, Chesapeake Bay.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa V.-Siden af Indløbet til Pungoteague Creek. Det vises fra et sort Fyrhus, der staar i 2 m Vand, fra Watts Island Fyr i S. 1½° V., og fra Butcher Creek N.-Punt i N. 65° V. 37° 39' 53" N. Br. 75° 53' 51" V. Lgd.
- 2278.** Taagsignal oforandret. **Thimble Shoal Fyr, Chesapeake Bay.** Taagsignalet ved Thimble Shoal Fyr gives nu med Sirene, der hver 10½ Sek. giver Et-Stød af 3½ Sek. Varighed. 37° 0' 52" N. Br. 76° 14' 24" V. Lgd.
- 2279.** Gnisttelegraf Station nedlagt. **Cape Henry, Virginia.** Gnisttelegraf Stationen paa Cape Henry er nedlagt indtil videre.

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.

2241. Oplysning om Løb. **Frøderikssund N. Roskilde-Fjord, Isøfjord.** Løbet mellem Kignæs og Kronprins Frederiks-Brø er afmærket for Skibe med 2,5 m største Dybgaende, men tæt ved Løbets V.-Side findes en meget smal, gravet Itende med 3, m Vand. (Kort Nr. 151. Danske Løds, Side 503 og 504).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2242. Ledely forandret. **Borgholm, Kalmarsund, Sverrig.** De røde Ledely for til Borgholm staar nu 160 m fra hinanden. Flammens Højde: 10, m og 6, m. Spejlaparat. De vises fra Pele med runde, sort og hvid lodret stribede Skiver.

2243. Fyr tændt. **Vesterbergsund, Lönö, Arko-Norrköping.** Ved Vesterbergsund er tændt et Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lys et grønt fra Land til N. 73¼° V., hvidt derfra til N. 70¼° V., rødt derfra til N. 55° V., grønt fra N. 78° Ø. gennem Ø. til S. 72¼° Ø., hvidt derfra til S. 68¼° Ø., rødt derfra til Land. Desuden vises Fyret svagt, hvidt Lys fra N. 42° V. til N. 21° Ø. Flammens Højde: 4 m. Fyrapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 6to Juli—6te Juni. 58° 36' 22" N. Br. 16° 46' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1523. Kjøbenhavn 1908).

2244. Lystønde udlægges. **Vistgrundet V. Flåskö, Norrköping Skærgaard.** Omtront den 23de September 1908 udlægges en rød Lystønde, som viser grønt, fast Lys, V. for Vistgrundet. 58° 34' 54" N. Br. 16° 51' 4" Ø. Lgd.

2245. Fyr forandret. **Bålsö, Bottniske Bugt, Bålsö Fyr** viser nu To-Lyn hver 6 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1527. Kjøbenhavn 1908).

2246. Fyr forandret. **Astholmsund, Sandvallsbukten, Astholmsund** Fyr er nu forandret til et Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Fyret viser nu rødt Lys fra S. 47° V. til S. 57° V. og grønt Lys fra S. 57° V. til S. 68° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1529. Kjøbenhavn 1908).

2247. Grund fundet. **Afmærkning forandret, Rickleä Störgrund, Ratan NO.**

* Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fans, snarlange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

En 3 m Grund er fundet $\frac{1}{2}$ Sm ØSD. fra Riekleå Storgrund; en sort Slæge med hvidt Bælte og Ballon skal udsættes Ø. for Grunden. Ved Riekleå Storgrund indtrædes den sorte Slæge med hvidt Bælte og Ballon, og en rød Væger med en holdvævent Kost over en Ballon udlægges V. for Grunden.

2248. Fyrs Karakter. Windenburger Eck. Kurisches Heft. Tyskland. Fyret paa Windenburger Eck er af rød og hvidt vekselnde Fyr med tripper af to Vekslinger hver 12 Sek. $55^{\circ} 20' 33''$ N. Br. $21^{\circ} 11' 44''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 843. Kjøbenhavn 1908).

2249. Fyrskibet »Palmerort« efter udlagt. Grensvalder Bøden. Fyrskibet »Palmerort« er efter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1819. Kjøbenhavn 1908).

2250. Atmærkning forandres. Aarv-Sund. Lille-Bælt. I Efteråret 1908

forandres Atmærkningen i Aarv Sund, og bliver således:

Som N-lig Andvningstønde en rød Banketønde med Ballon, mærket »Aarv-sund«, $55^{\circ} 19' 49''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 57''$ Ø. Lgd.

Ved Grunden V. for Egeholm en sort Spidstønde med Topbeteegnelse I, paa $55^{\circ} 19' 27''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 20''$ Ø. Lgd.

Ved Rode-Grund tre røde Spirtønder med Ballon og Topbeteegnelse henholdsvis A, B og C, paa $55^{\circ} 19' 12''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 28''$ Ø. Lgd., $55^{\circ} 18' 43''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 8''$ Ø. Lgd. og $55^{\circ} 18' 23''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 0''$ Ø. Lgd.

Ved Bardenfleths-Grund to sorte Spidstønder med Topbeteegnelse 2 og 3, paa $55^{\circ} 18' 21''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 16''$ Ø. Lgd. og $55^{\circ} 18' 0''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 16''$ Ø. Lgd.

Ved Ø. Enden af Lindernum og Lindernum-Grund fire røde Spirtønder med Ballon og Topbeteegnelse henholdsvis D, E, F og G, paa $55^{\circ} 17' 48''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 6''$ Ø. Lgd., $55^{\circ} 17' 13''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 17''$ Ø. Lgd., $55^{\circ} 16' 58''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 53''$ Ø. Lgd. og $55^{\circ} 16' 47''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 28''$ Ø. Lgd.

Som Andvningstønde for Haderslev-Fjord en rød Banketønde med Ballon og Topbeteegnelse H, mærket »Haderslev«, paa $55^{\circ} 16' 34''$ N. Br. $9^{\circ} 42' 52''$ Ø. Lgd.

NV. for Aarv fire sorte Spidstønder med Topbeteegnelse 4, 5, 6 og 7, paa $55^{\circ} 17' 14''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 33''$ Ø. Lgd., $55^{\circ} 16' 52''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 52''$ Ø. Lgd., $55^{\circ} 16' 43''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 33''$ Ø. Lgd. og $55^{\circ} 16' 32''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 19''$ Ø. Lgd.

Ved Kundergrund en rød Spirtønde med Ballon og Topbeteegnelse I, paa $55^{\circ} 16' 9''$ N. Br. $9^{\circ} 42' 56''$ Ø. Lgd.

V. for Aarv en sort Spidstønde med Topbeteegnelse 8, paa $55^{\circ} 16' 12''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 22''$ Ø. Lgd.

Ved Ssvig-Hage to røde Spirtønder med Ballon og Topbeteegnelse K og L, paa $55^{\circ} 15' 20''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 34''$ Ø. Lgd. og $55^{\circ} 14' 45''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 48''$ Ø. Lgd.

Ved Aarv-Sund to sorte Spidstønder med Topbeteegnelse 9 og 10, paa $55^{\circ} 15' 17''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 4''$ Ø. Lgd. og $55^{\circ} 13' 57''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 9''$ Ø. Lgd.

Ved Rnade-Grund en rød Spirtønde med Ballon og Topbeteegnelse M, paa $55^{\circ} 13' 46''$ N. Br. $9^{\circ} 43' 40''$ Ø. Lgd.

Som S-lig Andvningstønde en sort Banketønde med Ballon, mærket »Aarv-sund«, paa $55^{\circ} 13' 23''$ N. Br. $9^{\circ} 44' 50''$ Ø. Lgd.

De røde Spirtønder betegner Skyrhørd's Side, de sorte Spidstønder Baghørd's Side af Farvandet. Tønderne ligger i 10 m Vand, undtagen Tønde F, der ligger i 9 m Vand. (Kort Nr. 117, 156, 160, 165 og 223. Danske Løds, Side 378 og 379).

II. Kattegat og Skagerrak.

2251. Drivende Vægers. Skagerrak. Kaptein Wieland, Fører af Danpiskibet »Skindfiske«, medler den 17de September 1908 at have pusseset svart Vægers, Mast med Toppen nedad, paa $57^{\circ} 38'$ N. Br. $9^{\circ} 29'$ Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2252. Tønde flyttet. Falsches Tief. Eiben. Tyskland. I Falsches Tief er Tønde 9 flyttet til $53^{\circ} 57' 34''$ N. Br. $8^{\circ} 38' 10''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1403. Kjøbenhavn 1908).

2253. Fyrskibet »Bremen« efter udlagt. Weser. Fyrskibet »Bremen« er efter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1826. Kjøbenhavn 1908).

2254. Vrag borttaget. Niderhøren. Dater Weser. Vraget af Partøjet »Johanne«, der var sunket i Nærheden af Niderhøren, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 618. Kjøbenhavn 1908).

2255. Bælte opføres. Minsener Old Oog. Ausenjanåde. Paa Minsener Old Oog Vag opføres om kort Tid en 8 m høj Bælte med en 8 m høj Mast, 300 m SSV. fra Minsener Old Oog Bælte. $54^{\circ} 45' 4''$ N. Br. $8^{\circ} 1' 1''$ Ø. Lgd.

2256. Fyr forandret. Borkum. Omtrænt den 14de September 1908 tændes Fyret Borkum Grosser Leuchtturm atter, og viser da fast Lys med To-Blus hver 40 Sek., Blussenes Varighed $3\frac{1}{2}$ Sek. med 8° Sek. mellem Blussene. $53^{\circ} 35' 25''$ N. Br. $6^{\circ} 39' 55''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2133. Kjøbenhavn 1908).

2257. Tønder flyttet. Westerems. Ems. Holland. I Westerems er den røde Væger W F (Midden Høibø) flyttet til $53^{\circ} 34' 57''$ N. Br. $6^{\circ} 35' 37''$ Ø. Lgd. Da Hoogrif er tilføjet V. efter, er den sorte Spidstønde R 4 med Ballon i Riffet flyttet til $53^{\circ} 36' 43''$ N. Br. $6^{\circ} 33' 11''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1819 1907 og 2134. Kjøbenhavn 1908).

2258. Lystønde udlagt. Atmærkning forandret. Schueningat. Zeegat van Terselling. En rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er udlagt i Schueningat, $6^{\circ} 75$ m S. for Spidstønde Nr. 2 med Ballon, der tilhørende Spidstønde Nr. 1 med Ballon i samme Farvand, er inddraget. $53^{\circ} 19' 56''$ N. Br. $5^{\circ} 8' 27''$ Ø. Lgd. Den sorte Kugletønde Nr. 1 med Diamant er flyttet 150 m V. hen.

2259. Dybde paa Grund. Fyrskibet »Wandelhaar« NV. Zeegat van Vlissingen. Paa Revlen NV. for Fyrskibet »Wandelhaar« er den mindste Dybde nu 10 m. $51^{\circ} 24' 7''$ N. Br. $2^{\circ} 56' 47''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

2260. Tønde ombyttet med Lystønde. Shivering Sand. Knob Channell. Thames. England. Omtrænt den 29de September 1908 ombyttes Klokketønden ved Shivering Sand med en sort og hvidt holdret stribet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek. $51^{\circ} 30' 10''$ N. Br. $1^{\circ} 57' 57''$ Ø. Lgd.

2261. Tønde ombyttes med Lystønde. East Dudgeon Shoals. Omtrænt den 29de September 1908 ombyttes East Dudgeon Shoals Klokketønde med en sort, spids Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek. $53^{\circ} 19' 25''$ N. Br. $0^{\circ} 58' 50''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

2262. Uddybning. Hull Red. Hamber. I Hamber foretages Uddybning i Nærheden af Tønde Nr. 13, Heblæs Shoal, Ø. for Indløbet til Alexandri Dok. $53^{\circ} 44' 2''$ N. Br. $0^{\circ} 17' 4''$ V. Lgd. Uddybningsmaskinen viser rødt Flag eller et gult over et hvidt Fyr, saavel for som agter. Man skal gaa rigeligt S. om Uddybningsmaskinen for at undgaa dens Forføljninger og Tønder.

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2260. Vrag afmærket. Dungeness. England. Bagerbøden »Svøner« er sunket 2. a Sm. N. 24° Ø. fra Dungeness Høje Fyr. En grøn Vragtønde er indlagt tæt V. for Vraget. $50^{\circ} 66'$ N. Br. $0^{\circ} 59'$ Ø. Lgd.

2264. Forføljninger inddraget. Glenegariff Harbour. Bantry Bay. Irland V.-Kyst. I Glenegariff Harbour er Forføljningerne, der har 695 m S. 6° Ø. og 1150 m S. 24° Ø. fra Gun Point, inddraget. Gun Point: $51^{\circ} 43'$ N. Br. $9^{\circ} 32'$ V. Lgd.

2280. Fyr tændt. Chowan River, Albemarle Sound, North Carolina. Fyrene i Chowan River er tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1644. Kjøbenhavn 1908).

2281. Fyrtaarn forandret Farve. Main Ship Channel, Charleston Harbor, South Carolina. Tjarnet til Main Ship Channel Bagfyr er malet mørkegrønt.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2282. Vrag. Memory Rock. Little Bahama Bank, Bahama Islands. Vraget af et Skib paa c. 1000 Tons ligger sunket paa Revet c. 6 Sm. N. for Memory Rock. 27° 2' N. Br. 79° 10' V. Lgd.

2283. Fyr midlertidig slukket. Blanquilla Reef, Veracruz, Mexico. Blanquilla Reef Fyr er midlertidig slukket. 19° 13' N. Br. 96° 6' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2284. Belysning af Hulke. Gibraltar. Fra den 1ste Oktober 1908 tændes paa Toppen af Stormasten et grønt, fast Fyr paa hver af Hulkene i den S.-lige Linie, Nr. 5, 20, 16 og 59 paa Gibraltar Ankerplads. Hulkene ligger i følgende Retninger og Afstande fra North Jetty Fyr: Nr. 5 i S. 19° 0', 3 Kbl, Nr. 20 i S. 45° 0', 5 1/2 Kbl, Nr. 16 i S. 54° 0', 4 1/2 Kbl, Nr. 59 i S. 69° 0', 5 1/2 Kbl. Hulk Nr. 51, der ligger 2 Kbl N. 41° V. fra North Jetty Fyr, er flyttet til Hulk Nr. 15's Plads. North Jetty Fyr: 36° 8' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

2285. Fyrskib inddraget. Palermo, Sicilien. Fartøjet, der viste to røde Lanterner lodret for hinanden ved Yderenden af den nye Bro ud for S. Lucia i Palermo Havn, er inddraget. Lanterne vises nu fra en Mast paa Broens Yderende. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 661. Kjøbenhavn 1908).

2286. Vrag borttaget. Bari. Italien Ø.-Kyst. Uddybningsmaskinen, som var sunket i Bari Havn, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1423. Kjøbenhavn 1908).

2287. Fyrtaarns Farve forandret. Punta Maestra. Italien Ø.-Kyst. Punta Maestra Fyrtaarn med hosliggende Bygninger er nu hvide.

2288. Grund fundet. Galiola S. Kanal von Mezzo. Østerrig-Ungarn. En Grund med 5, m Vand er fundet S. for Klippen Galiola, 14 Kbl S. 58° V. fra Fyrst paa Øen Kosara. 43° 52' N. Br. 15° 22' V. Lgd.

2289. Løb lukket. Dili Strait, Delos Island, Grækenland. Paa Grund af Opfyldning er der dannet en Barre tværs over Lobet mellem Delos Island og Renatia Island, saa det ikke mere kan besejles. Renatia Island: 37° 23' N. Br. 25° 16' 0. Lgd.

2290. Lystønde forandret. Kap Petruschina. Tagaurog Bugt, Azovske Hav. Rnsland. Den røde Lystønde ved S.-Siden af Grunden ud for Kap Petruschina viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 7 1/2 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 3 1/2 Sek.

2291. Fyrs Lysvinkel. Burnu Tabia Ø.-lige Fyr. Batum Bay. Sortehav. Det røde og hvide Blinkfyr paa Ø.-Enden af Burnu Tabia ligger fra N. 55° V. gennem N. og Ø. til S. Ved at holde Fyret i Sigte kan man med Sikkerhed runde om N.-Enden af Burnu Tabia og Molen, der bygges ud fra den.

2292. Tønde flyttet. Oran, Alger. Den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Fortængen af Ydermolen ved Oran, ligger nu i 22 m Vand 500 m Nr. 77° 0. fra samme Moles Havnehojed. Man skal gaa uden om Tønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 493. Kjøbenhavn 1908).

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2293. Tønde udlagt. River Chinde. Afrika Ø.-Kyst. En sort Tønde med hvid Cylinder er som Middelfarvands Tønde udlagt 5 Sm S. 67° 0. fra Foot Point, ved Indløbet til River Chinde. 18° 35' S. Br. 36° 33' 0. Lgd.

— Frankrig, Friis, ank. Ghent 16./9. — Belgien, Nielsen, afg. Methil 21./9.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxeløsund 23./9. til Kratzwick. — Edison, Sørensen, afg. Oustnaroba 18./9. til Calais. — Fulton, Jørgensen, afg. London 21./9. til Antwerpen. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 18./9. til Genua. — Washington, Nielsen, ank. Dordrecht 19./9.

Frem. Asta, Bagger, ank. Kallundborg 22./9. — Vera, Thing, ank. Rotterdam 20./9. — Freja, Nielsen, afg. Bandholm 22./9. til Petersborg. — Hertha, Rasmussen, ank. Libau 23./9.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Burntisland 23./9. — Alexy, Lorentzen, afg. Swansea 22./9. til Rouen. — Dagny, Sørensen, afg. Rostock 20./9. til Narva. — Mary, Clausen, ank. Petershead 21./9.

Jylland. Ingrid, Winther, pass. Hanstholm 23./9. for Antwerpen. — Karen, Eriksen, afg. Helsingfors 23./9. til Riga.

Sejlskibe.

Ronne. Freja, er ank. til Aabenraa. — West, ank. Stolpe-münde 13./9. — Amalie, ank. Vejle 12./9. — Courcer, er ank. til Rostock. — Lauretine Emilie, ank. Cimbrishamm 15./9. — Næstved er ank. til Virkebek. — Kastor, er ank. til Vestervik. — Ane Cathrine, er ank. til Kjøbenhavn. — Johan Hintze er ank. til Kjøbenhavn.

Svendborg. Asta, Bom, ank. Holtemau 17./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Karlskrona 16./9. — Delos, Andersen, ank. Præsto 8./9. — Agnes, Christensen, ank. Lissabon 16./9. — Grethe, Hansen, ank. Inverness 18./9. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Nikolajstødt 18./9. — Laura, Petersen, ank. Car-narhon 18./9. — Vera, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 19./9. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Nykjøbing F. 19./9. — Pampa, Jensen, ank. Göteborg 19./9. — Gæa, Petersen, ank. Kristiania 19./9. — Freir, Brandt, ank. Buckie 19./9. — Kamma, Fisker, ank. Civitavecchia 20./9. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 19./9. — Clytia, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 19./9. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavn Red 19./9. — Martin Nisson, Petersen, ank. Portsmouth 21./9. — Kristine, Gommessen, ank. Aloa 21./9. — Apollo, Nielsen, ank.

Poolo 19./9. — Ragnhild, Andersen, ank. Bandholm 20./9. — Norden, Andersen, ank. Petersborg 21./9. — Emilie, Rasmussen, ank. Skejfteå 21./9. — Cimbricia, Nielsen, ank. Reval 20./9. — Alfred, Ruelykke, ank. Kings Lynn 21./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Hornbæk Red 21./9. — Standard, Rasmussen, ank. Helsingborg 22./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Hornbæk Red 22./9. — Casper, Hansen, ank. Bogense 22./9. — Hertha, Norregaard, ank. Uleåborg 22./9. — Erhardt, Larsen, ank. Castletown 23./9.

Æro. Castor, Albertsen, ank. Nykkjøbing 20./9. — Spica, Boye, ank. Åhus 21./9. — Mars, Stegmann, ank. Aberdeen 20./9. — Skirner, Rasmussen, ank. Hudiksvall 20./9. — Marie, Østermann, ank. Randers 20./9. — Vega, Hansen, ank. Travemünde 21./9. — Salus, Jensen, ank. Kramfors 19./9. — Ami, Nielsen, ank. Flensborg 19./9. — Herkules, Bager, ank. Haderslev 19./9. — Pampa, Svendsen, ank. Karrebæksmünde 19./9. — Emanuel, Bager, ank. Wick 20./9. — Alf, Hansen, ank. Svaneke 20./9. — Hansigne, Clausen, ank. Hamburg 21./9. — Danmark, Bager, ank. Fleetwood 19./9. — Phoenix, Rasmussen, ank. Husum (Ornskjoldsvik) 21./9. — Niels, Caspersen, ank. Dunkerque 21./9. — Freya, Nielsen, ank. Boston 21./9. — Bolgen, Friis, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Neptun, Jensen, ank. Odense 21./9. — Svip, Jensen, ank. Travemünde 21./9. — Norma, Christensen, ank. Exmouth Revier 19./9. — Amalie, Andersen, ank. Stockholm 20./9. — Ceres, Bager, ank. Nyhamn 20./9. — Uffe, Andersen, ank. Travemünde 21./9. — Hildur, Andersen, ank. West Wemyss 21./9. — Johanne, Stegmann, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Agnes, Christensen, ank. Göteborg 22./9. — Juliane, Christensen, ank. Lissabon 22./9. — Hejmdal, Eriksen, ank. Burntisland 23./9. — Ruth, Nielsen, ank. Norrköping 22./9. — Svanen, Mollenmann, ank. Ymuiden 23./9. — Frederik & Ane, Olsen, ank. Aberdeen 23./9. — Eos, Christensen, ank. Douglas 23./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 25. September 1908. — Skoleskibet »Viking«. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

2294. Fyr midlertidig forandret. **Jaigarh, Fortuden V.-Kyst, Jaigarh Fyr** viser midlertidig hvidt, fast Lys, 17° 18' N. Br. 73° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1264. Kjøbenhavn 1908).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2295. **Tonder inddraget, Soerabaja, Java N.-Kyst.** Den hvide «g den sorte Spidsstønde med Bulon, begge mærket Nr. 1, i det V-lige Farvand til Soerabaja, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2020. Kjøbenhavn 1908).

2296. Fyr tændt. **Tai Kung Tan, Kiantschou Bucht, China, Tai Kung Tan** røde, faste Fyr er nu tændt. Inden for 300 m Afstand skjules det af den. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1108. Kjøbenhavn 1908).

Karantænebestemmelser m. m.

2297. **Karantænebestemmelser.** Danmark. — Justitsministeriet bekendtgør den 19de Septemher 1908:

I Anledning af de senest foreliggende Meddelelser om Koleraens Udbredelse i Rusland træder Bestemmelserne i §§ 13—21 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 i Virksomhed over for de russiske og finske Østersøhavne samt de russiske Havne ved det sorte Hav og det Azovske Hav.

I Henhold til nævnte Bekendtgørelse § 24 forbydes endvidere Indførsel fra disse Havne af:

- a) enhver Art af Klude og
- b) brugte Klædningsstykker og Sengetøj, for saa vidt de ikke henhører til Passagerens Rejsedags eller er bestemt til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegod, dog at snuvrede Klædningsstykker og Sengetøj altid skal desinficeres, naar Tilsynet skønner det for nødvendigt, hvilken Bestemmelse ligeledes skal gælde med Hensyn til St. Petersborg og Kronstad.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er 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, og
 - 4) St. Petersborg, Kronstad og de øvrige russiske samt finske Østersøhavne, de russiske Havne ved det sorte Hav og det Azovske Hav.
- B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Færrerne. — 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, er sat i Kraft med Hensyn til alle Skibe, der ankommer til Færrerne fra Rusland og Finland.

2298. **Karantæne Stationer i Sverrig.** Kansliet uden for Göteborg og den Fejan i Nærheden af Furusund i Stockholm Skærgaard er i Virksomhed som Observations- og Karantæne-Stationer, og Härn i Nærheden af Sandhamn i Stockholm Skærgaard og Arkö i Östergötland Skærgaard som Observations Stationer.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; † anmeldt; ‡ Tillæg.

Korts eller

Bogs Nr.

England:

N 2268

England S, Portland Harbour. 3 sh.

R 102

England E., Lakefield Gateway to Orfordness. Ny Plan. Southwold Harbour. 2½ sh.

R	1859	England W., Bristol Channel, King Road. 2 sh.
R	1536	Mediterranean, Greece, E., Gulf of Vola with Oreos and Tainan Channels. Plan Million Anchoage tilføjet. 4 sh.
N	1685	Greece S., Venetio Island to Spezzia Island, med Lohene mellem Creta og Crete. 2 sh.
R	1419	Bay of Bengal, Andaman Isls., Long Isl. to Port Blair. 3 sh.
R	815	Ceylon, the Harbour and havs of Trincomali. 2 sh.
R	1741	China, Chu Kiang or Canton River (sheet II), Lankit Spit to Tiger Island med Chuen Pi and Bora Channels. 3 sh.
R	3280	China, S., Hongkong Waters, W. 3 sh.
R	1459	China S.E., Hongkong Harbour. 3 sh.
R	3279	China, S., Hongkong Waters, E. 3 sh.
R	3588	China, S.E., Canton River Delta. 3 sh.
R	2412	China and Japan, Amoy to Nagasaki med the Yangtze Kiang and the Islands between Formosa and Japan. 3 sh.
N	1127	Canada, River St. Lawrence. Montreal Harbour. 3 sh.
N	2487	South America. — Chile: Tongoi Bay.
†	2079	Samme Kort.

Tyskland:
Segelhandbuch für den Ostindischen Archipel. I. Teil: West- og Süd-østkust von Sumatra, Sunda Strasse, westliche Java-See; Banka-Rouw-, Gaspar und Karimata-Strasse; Westküste von Bornéo. 1908. Priss: 4,50 M.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 68.

Vrag uskadeliggjort. Sandhamner Fyr S. V.

Vraget af det 5 Semil S. 63° V. for Sandhamneren Fyr sunkne Skib er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 14 m. Lystønden er inddraget.

(Se Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 61).

Marineministeriets Admiration-Departement, den 23. September 1908.

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 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 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 imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgaardshavn 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 Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 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 ombord 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: 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 Højseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskaier 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. Fød eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering 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: 95 Ø. 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 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 Røden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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 Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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. Bugserhaad 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 nordfra 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 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og er 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 Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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, Kølhalingsplads, 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 Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	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.
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. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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 Ø. Lodsafgifter. Dampskibesomløber for Kulturforsyning betaler 10 Ø pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningers Bredder er 33' 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. Bolværks-højden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. 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 Tbyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutt. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Havnobane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+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 besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da 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 ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	hold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgaund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6', 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbæddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Damper. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne købhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faae Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

OLSKIND

kemisk præpareret Olieøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.

Faa hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere

Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

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.

Faa i **Kjøbenhavn** hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a.
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i **Aalborg** Havnefgd. Møl-
bach, i **Fredericia** Havnefgd. Schamby, i **Kolding** Havnefgd.
Jordahn, i **Løgster** Havnefgd. Søgaard, i **Marstal** Kbmd. And.
Rasmussen, i **Nykjøbing M.** Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i **Rønne** Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i **Vejle** Havnefgd. Gylding.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Sept. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		82 ¹ / ₂	83
Danmark		—	—
Norden		78 ¹ / ₂	80
Kjøbenhavn		45 ¹ / ₂	47 ¹ / ₂
Carl	68 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	67 ³ / ₄	68 ¹ / ₂
Dannebrog	68	67 ³ / ₄	68 ¹ / ₂
Skjold	49 - 48 ¹ / ₄	48 ¹ / ₄	47 ¹ / ₂
Urania		—	—
Union		45 ¹ / ₂	47
Dampsk. af 1896		66	68
Hejmdal	82 ¹ / ₂	83	84
Østasiatisk	120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₄	121
Østersøen		—	—
Nordseen		—	—
Gorm	70	69 ¹ / ₂	74 ¹ / ₂
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab	66 ¹ / ₂ - 65	65	66 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 83		100 ¹ / ₂	102
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiatisk Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		94	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		83 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhn.s Kreditf.		87	89
4 % — — 2. Serie	92 ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₂
4 % — — 1. —		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6. —	86 ³ / ₄	87
4 % — — 7. —	92	91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3. —	91	93
4 % Østift. Kreditf.	9. —	92	92 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		151 ¹ / ₄	152
Privatbank	99 - ¹ / ₄	99	99 ¹ / ₄
Landmandsbank	128	127 ³ / ₄	128 ¹ / ₄
Handelsbank	130 - ¹ / ₄	130	130 ¹ / ₄
Grundejerbank		24 ¹ / ₂	25
Burm. & Wain	54 ¹ / ₂ - 55	54 ¹ / ₂	55
Helsingers Jærnsk.		104 ¹ / ₄	105 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	218 ¹ / ₄ - 219	219 ¹ / ₄	219 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	152 - 151	151 ¹ / ₄	151 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 22. September 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	83.85
London	18.13	18.10
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.40	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 22 September 1908.

Russiske Noter	214.75
4 % Russiske Consols	86.00
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	76.40
5 % Mexikanske 1899	101.60
5 % Rumænske Stats	101.40
4 % — — 1890	92.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 60,000, „Norden“ 14,000, „København“ 4,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 18,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Dansk-Russisk“ 72,000, „Østasiatisk“ 126,000, „Union“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

"Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse "Skibsfart, København", Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISER
 er 2 Kr. pr. Kvartal; i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelt Nummer 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, borttil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Nummer af "Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

ÅVERTISSEMENSPRIS
 Første Side pr. Petitione à 45mm Brede 30 Øre
 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.

Baadmotorer
 Jørgensen & Mathiasens
 for Benzin og Petroleum, er i Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.
 Vinkelvej 4, København.

Randers Rebslaeri
 Rødbæler
 Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.
 Jærn- og Staaltøve til Skibsbrug og Elevatorer.



Prøv engang
 ufortøidet 18 Kr. i Kasse indeholdende 3 Fl. fin Cognac, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamigo Portvin
 faas hos d'Hr. Skibshandlere
 ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10, København, Telefon 3283.

Tugboat Company "Union"
 St. Peterburg, Wass. Ostrov, 17 Line, No. 4.
 Husseerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newnen som i Nærsøen. Kontorpersonalet og Baadene er alle Danske. Skandinaviske og Engelske.

Wigzell's Patent Loddemaskine
 er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddemaskine. Eneforhandling for Danmark: VALD. JH. LARSEN, ved BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lfm.
 i København.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billigste faste Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: COPENHAGEN. Telefon-Nr. 42

Taifuntrosser.
 Enforhandler af samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler. Billigste Skibsproviandt. Amaliegade 41. Telef. 440.

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.

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.

ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.
 (SOCIETE ANONYME).
 Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,
 DRY DOCK PROPRIETORS
 ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
 COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

ANTWERP THE QUICK WORK. MODERN PLANT FOR

Frederikshavns Skibsvæft og Flydedok
 H. V. Buhl & Co. A/S
 Frederikshavn
 Nbygning af Staal- og Træskeibe: Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0 16'-0 Dybde over Blokene
 Kontor i København: Amaliegade 34.
 Buhl, Frederikshavn. { Caribollermaas, København. Telegram-Adresse:

Overgaar langt almindelig Fløide i Drejning og Velmag. Ingsandlere samt i Hovedspølet hos Haas hos alle St. Thausergade 15. Telef. 4830.

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 60.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 29. September 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.



Algør. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

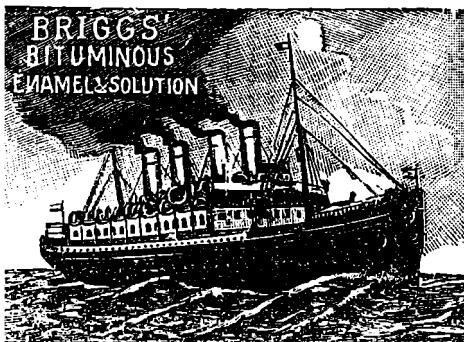
Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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“.



Anvendt i de største og fineste Skibe

nerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien
paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
bortig Tæring, f. Eks.
i Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasteram, Boukers og
Dæk

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

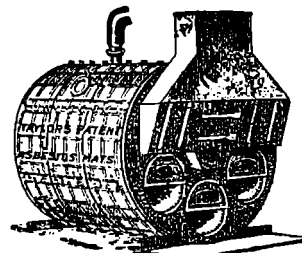
Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af
Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

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.

Stor-Smal Udvalgte Medegods af de største Dimensioner.
Staarstøbegods saason i Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
 Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patent. Nyttelse for Skrueaksler. Centrifugalpumpe. Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensatorer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.
Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
 Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.
 Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905
 Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.
 Telefon **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Tagensvej 92. Telegr.-Adr.: „Motordan”

Janus Andersen
 Aalborg.

Kommissionsforretning
 for Køb og Salg af Skibe.
 Brugte Ankere og Kæder havestill Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
 Skibsprovianteringsforretning
 Urtækram- & Færvchandel.
 Havnegade 37, Nakskov. Telf. 102



Forstædernes **Prima Rugbrød** Brodfabrikker
 til Skibsproviantering.
 Telefon 4922

Svendborg

Navigationsskole

Bestyrer: Aage V. Tuxen.

W. Coops Skibshandel
 Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
 Lager af alle Skibsrekvisitter.

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,
 131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtigt og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Salvage” Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Officielle Bekendtgørelser.

Sandgravningsdamper til Auktion.

I Løbet af c. 14 Dage bortsælges ved Tvangsauktion Skruedampskibet „Hvalen”, 54,31 Brutto Reg. Tons, 18⁹/₁₀₀ Netto Reg. Tons, indrettet til Sandgravning.

Skibet ligger f. T. i Svendborg Havn, hvor det kan beses. Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Overretssagførerne H. H. Schmidt & Erik Rode, Frederiksberggade 38². Telefon 3925.

Berg & Larsen
 forhen Martin Niason

Skibsproviantering
 Lager af Manilla- og Hamplougværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme,
 Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
 Trædes 17—2, 8 Aften. Søndag 10—11.
 Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

PALF SØRENSEN EFT.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre, Brillor, Pincenez, Kikkertor.

Bjorch-Jensen & Co.
 Skibsproviantering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
 Telefon 7282.

Jens Grouleff, Aarhus
 anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
 Møllergade Nr. 28, ved Havnen.

P. Berg, Nexø
 Skibsproviantering & Skibsrederi.
 Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.
 Al Slags Proviant og Skibsforudenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Fabriks Mærke.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træsksbunde.

Enetorhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.
 Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
 KJØBENHAVN.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere.
 Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevie Lorentzen

Telefon Øbro 1343. Sct. Jacobsgade 9.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
 Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Norsk Sejlskibsrederforening var repræsenteret af Konsul Olsen, Laurvik, Verband Deutscher Küstenschiffer af Direktør Pichard og Kaptajn Behrens, Vestkustens Sjöfartsförening af Kammer skriver Rudberg, Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg af Direktør Johnsons og Skibsmægler Lindberg.

Mødet aabnedes og lededes af Mægler Alb. E. Bøye, Marstal, der bød Forsamlingen Velkommen og meddelte, at Formanden, Konsul P. Rechnitzer var bleven forhindret i at give Møde paa Grund af Dødsfald i sin nærmeste Familie. Paa Mødets Vegne udtalte Dirigenten sin Deltagelse i den Sorg, der var overgaaet Formanden og dennes Familie, hvortil Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig. Desværre var Næstformanden, Mægler R. S. Hansen ved Sygdom ligeledes bleven forhindret i at komme til Stede.

Det vedtoges i et Telegram til Formanden at bevidne denne Forbundets Deltagelse.

Man gik herefter over til Dagsordenen.

Regnskabet og Aarsberetningen godkendtes, og de ved Lodtrækning afgaaede Repræsentanter, R. S. Hansen, Thurø, H. A. Grube, Marstal og H. Petersen, Marstal, genvalgtes. Til Suppleant valgtes J. C. Carlsson, Marstal.

Dirigenten meddelte, at Repræsentantskabet havde genvalgt Revisorerne C. W. Clausen, Marstal, og R. P. Lolk, Troense.

Nedsættelse af Kontingentet for Medlemmer, der indmeldes efter 1. Juli.

Dirigenten meddelte, at Repræsentantskabet ansaa det for rigtigst at nedsætte Kontingentet til det halve for de Medlemmer, som tiltraadte Forbundet efter 1. Juli og udbad sig Medlemmernes Udtalelse herom. Da ingen havde noget at indvende herimod, erklæredes Forslaget vedtaget.

Valg af Stedet for næste Aarsmøde.

Paa Repræsentantskabets Forslag besluttedes det at afholde det følgende Aarsmøde i Svendborg.

Et nærmere Samarbejde mellem de i Forbundets Arbejde interesserede Foreninger.

Efter at Dirigenten havde indledet Forhandlingerne om Spørgsmaalet ved at betone Nødvendigheden af et snævrere og mere maalbevidst Samarbejde mellem de interesserede Organisationer udtalte

Konsul Olsen, Laurvik, at man i Norge nærede megen Betænkelighed overfor Spørgsmaalet om en fælles Centralledelse med en omfattende Myndighed. En væsentlig Vanskelighed laa der allerede deri, at de enkelte Foreninger var saa store, at man næppe kunde tænke sig, at nogle enkelte Repræsentanter kunde faa Mandat til at vedtage Beslutninger, som skulde være bindende for hele vedkommende Forening.

Mægler H. A. Hansen, Thurø, imødegik energisk dette Standpunkt. Allerede ved Forbundets Stiftelse i sin Tid havde man været klar over, at der maatte skabes en fast Centralledelse, og de senere Tiders Udvikling havde netop vist, hvor forholdsvis magtesløse

Konsul Olsen kunde for sit personlige Vedkommende et langt Stykke sympatisere med Tanken om et nærmere Samarbejde, men kunde dog i saa Henseende ikke tale paa Norsk Sejlskibsrederforenings Vegne. Der burde imidlertid formuleres bestemte Forslag for en saadan Sammenslutning, og da det var Forbundet, som i første Række ønskede at fremme denne Sag, var det rimeligt, at disse Forslag udgik fra dansk Side.

I Modsætning hertil hævdede Mægler H. A. Hansen, at Forslagene maatte komme udefra, fra Norge, Sverige, Finland og Tyskland. Det maatte jo vel erindres, at Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund i sine Love allerede én Gang havde tilrettelagt et Grundlag for et Samarbejde med en fælles og myndig Overledelse. Begivenhederne havde vist, at man i Udlandets Sejlskibsrederverden ikke havde følt sig tilfredsstillet ved det saaledes foreliggende Grundlag, og netop af denne Aarsag maatte det være det mest formaalstjenlige, om man fra Udlandets Side nøje pointerede, under hvilke Former man kunde ønske at se Tanken om et snævrere Samarbejde realiseret.

Kammer skriver Rudberg, Lysekiel, mente ubetinget at burde støtte de af Mægler H. A. Hansen fremsatte Betragtninger over Ønskeligheden af en Centralledelse. En Konstatering af Tidspunktet for de enkelte Foreningers Aarsmøder viste, at disse i Løbet af Efteraaret og Vinteren vilde være i Stand til at drøfte Spørgsmaalet hver for sig. Muligvis kunde man saa derefter samles til et Fællesmøde, f. Eks. i Kjøbenhavn.

Mægler Grube, Marstal, var enig med Konsul Olsen i, at Forslaget burde komme fra Danmark. Repræsentantskabet burde tage Spørgsmaalet op og udsende Forslag.

Direktør Pichard, Hamburg, gjorde Rede for de Forhold i den tyske Foreningslovgivning, der hidtil har umuliggjort en Tilslutning til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund fra Verband Deutscher Küstenschiffer. Saa længe man ikke var Medlem, var man ganske naturligt ogsaa afskaaret fra at stille Forslag til Lovændringer indenfor Forbundet, men forøvrigt ventede den tyske Organisation kun paa det Øjeblik, da man opnaaede den fornødne Dispensation og derved blev i Stand til at melde sig ind i Forbundet. En Centralledelse og nøje Sammenslutning var sikkert den eneste Vej, som førte til Maalet.

Mægler H. A. Hansen støttede Rudbergs Forslag om et Forhandlingsmøde. — Allerhelst maatte Repræsentanterne møde med fuldt Mandat, og vi maa have fuld Klarhed paa, hvad det er man ønsker derudefra.

Konsul Olsen mente vedblivende, at man vanskeligt i Norge kunde fremkomme med Forslag, da man jo netop der hidtil har været imod en Centralledelse. Personlig vilde han imidlertid energisk tage sig af hele denne Sag, og han troede ogsaa, at hans Forening vilde stille sig velvilligt til den Tanke at søge et Grundlag for fælles Ledelse.

Det vedtoges sluttelig, at Repræsentantskabet skulde udsende et skriftligt Forslag for derefter at sammenkalde til et Møde, ved hvilket de enkelte Lande skal være repræsenteret.

udtalte

Mægler H. A. Hansen, at det gjaldt om var i Virkeligheden, at Differencerne mellem de enkelte Zoner blev saa lille som mulig; en lidt længere eller lidt kortere Distance at udsejle spillede ikke nogen afgørende Rolle. Naar Differencerne mellem Zonerne skulde være mindre, maatte de enkelte Zoner i sig selv være smaa.

Efter at dette Standpunkt havde fundet yderligere Støtte, bl. a. hos Konsul Olsen, der yderligere mente, at man maaske burde søge at nærme sig lidt mere til Dampernes Zoneinddeling, vedtoges det at udsende Forslag om en ny Inddeling og dermed følgende Revision af Raterne.

Fragtspekulerende Mæglere.

Dirigenten omtalte den Skade, der stadig tilføjes Skibsfarten gennem Fragtspekulationen. Eksempelvis kunde nævnes Königsberg, hvor et stort Firma drev en for Skibsfarten ganske ødelæggende Spekulation. Det var imidlertid forbundet med mange Vanskeligheder at skaffe sig de fornødne Oplysninger i de enkelte Tilfælde, og man havde derfor nu tænkt sig at søge nogle af disse Oplysninger tilvejebragt ved Henvendelse til de danske Konsulater gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fællesrepræsentationen og Udenrigsministeriet.

Efter en langvarig Diskussion, under hvilken

Konsul Lund, Rønne, hævdede, at man for straks at komme Sagen til Livs maatte se at blive enige om ikke at slutte til en Plads, der bevisligt var i Hænderne paa Fragtspekulanter, med mindre man var sikret Udfragt paa Forhaand,

vedtoges det sluttelig at rette en Henvendelse til Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Sagen.

Kjøbenhavn, d. 29. September 1908.

I »Dannebrog« for d. 27. ds. findes nedenstaaende Breve, udvekslet mellem Hr. Direktør Chr. Kronman og Hr. Konsul Johan Hansen.

Hr. Konsul Johan Hansen!

Foranlediget ved fra anden Side gjorte Bestræbelser for at faa den mellem os verserende Retssag hævet, skal jeg hermed meddele, at jeg er villig til at foretage de fornødne Skridt hertil paa Belingelse af, at De skriftlig overfor mig, med Ret til Offentliggørelse, tilbagelægger Deres Udtalelser i Dagbladet »Dannebrog« af 19. April 1907.

Jeg haaber, at De akcepterer en saadan Ordning, for at vi derved kan faa de beklagelige Uoverensstemmelser, som i den Anledning har været os imellem, fjærnede.

Med Højjagtelse
Chr. Kronman.

Hr. Direktør Chr. Kronman!

I Besiddelse af Deres Skrivelse af D. D., skal jeg herved meddele, at jeg med Hensyn til min Artikel i Dagbladet »Dannebrog« af 19. April 1907, saalydende:

er falsk og bevidst usaa, og opfordrer jeg herved Hr. K. til at søge at rense sig for, at jeg hermed offentlig anklager ham for bevidst falsk Fremstilling og Usandhed.

tilbagekalder samme, idet jeg beklager at være fremkommet med nævnte Udtalelser.

Med megen Agtelse
Johan Hansen.

Med disse Skrivelser er en langvarig og bitter Strid bleven bragt til en Afslutning, der tjener begge Parter i lige Grad til Ære. Ved resolut at slaa en Streg over det pinlige Mellemværende har d'Hrr. vist Evne og Vilje til at sætte de saglige Hensyn over de personlige, hvad der i det foreliggende Tilfælde blot er saa meget mere paaskønnelsesværdigt, som en betydelig Del af Skibsfartens Anliggender kun vanskeligt i Længden vilde kunne undvære de to ansete Dampskibsrederes enige Samvirke.

Farten fra Nord Amerika til Østersøen. Den aarlige Konferenc om forskellige Spørgsmaal vedrørende Farten fra Nordamerika til Østersøen er fornylig blevet afholdt i Det forenede Dampskibsselskabs Bygning i Kjøbenhavn. Repræsenterede var Hamburg-Amerika Linien, Norddeutsche Lloyd, D. F. D. S., Wilson-Linien og Russisk-Østasiatisk Kompagni. De stedfundne Forhandlinger førte til fuldstændig Enighed mellem alle Parter.

Lodsstationen i Pillau. Den danske Konsul i Königsberg meddeler til Udenrigsministeriet, at der ved Lodsstationen i Pillau fra d. 25. d M. er oprettet Nattevagt, saa at fra nævnte Dag lodspligtige Fartøjer ogsaa ved Nattetid kan blive forsynet med Lods og komme ind i Havnen.

Skoleskibet „Viking“.

Vi har modtaget følgende:

Da vi har bragt i Erfaring, at man fra visse Sider søger bibragt Skoleskibet »Viking«s Elever og disses Forældre og Værger den Mening, at fortsat Uddannelse i det nævnte Skib skulde blive en Hindring for Elevernes fremtidige Ansættelse i danske Skibe, ønsker vi for vort Vedkommende at tage Afstand fra dette, idet vi tværtimod ønsker at betone vor Hensigt, nemlig ved saa vidt muligt at give færdig uddannede Elever fra »Viking« Fortrin, at støtte et stort, nationalt Foretagende, hvis Formaal det er at højne Almendannelse og Kundskab blandt Skibsofficerne og fremme Disciplin og Orden i vore Handelsskibe.

Vi ønsker derhos at tilføje, at vi nærer fuld Tillid til de Foranstaltninger, som den ansvarlige Bestyrelse maatte anse rettest til Fremme af det tilsigtede Formaal.

Kjøbenhavn, September 1908.

Chr. Kronman,
Det Forenede Dampskibsselskab.

P. L. Fisker,
Dampskibsselskaberne »København«, »Østersøen«,
»Union«, »Inga«, »Dan«, »Ocean«.

L. H. Carl,
Dampskibsselskaberne »Gorm«, »Skjold« og »Carl«.

C. K. Hansen,
Dampskibsselskaberne »Dannebrog«, »Neptun«, »Damp-
skibsselskabet af 1896«.

L. D. Lauritzen,
Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

P. Brown,
Dampskibsselskabet »Norden«.

Holm & Vonsild,
Dampskibsselskaberne »Gefion«, »Progress«, »Myren«,
»Ægir« og »Skjalm Hvide«.

Vi er af nedenstaaende Foreninger anmodet om at optage følgende:

I Anledning af Hr. Navigationsdirektør Jensens Udtalelser i »Nationaltidende« af 19. ds. om Forholdene i Skoleskibet »Viking«, skal vi tillade os at fremkomme med nogle Bemærkninger.

Naar Hr. Navigationsdirektøren hævder, at man allerede inden Togtets Begyndelse var klar over, at den trufne Ordning med Hensyn til Ledelsen om Bord var uheldig, saa kan vi kun være enig med ham deri. Men naar han dernæst insinuerer, at Skylden herfor maa søges i, at Førerposten blev besat med en Mand fra Koffardimarinen, saa kan vi ikke andet end tro, at Navigationsdirektøren af kollegiale Hensyn har ladet sig bevæge til at udtale noget, som er mod hans bedre Overbevisning. Er dette ikke Tilfældet, saa kan vi kun beklage, at Staten har overdraget den vigtige Stilling, som Navigationsdirektøren indtager, til en Mand, der har saa lidt Kendskab til de Forhold, hvorunder de Mænd, hvis Uddannelse han skal lede, virker. Naar Navigationsdirektøren mener, at Føringen af Skibet er det underordnede, ja, naar han endog ikke undser sig for at udtale, at den Opgave er der ingen Ben i, saa fastslaar han hermed kun yderligere, at han absolut ingen Forstand har paa Søfart med store Sejlskibe. Vi gaar derimod ud fra, at der hertil fordres en Uddannelse, som kun kan erhverves gennem mange Aars virkelig Søfart med Sejlskibe, og at en saadan Uddannelse ikke kan erhverves ved endog den allerbedste Undervisning paa en Skolebænk og ved at gøre en Tur en Gang imellem i de bedste Sommermaaneder i vore hjemlige Farvande. I denne Forbindelse forekommer Navigationsdirektørens Betænkning til Ministeriet i Anledning af Navigationsvæsnets Ordning os ogsaa højst besynderlig. En Passus heri lyder ordret: »Praktisk Erfaring og medfødt Sømandsdygtighed er nemlig de Egenskaber, der betyder mest, ikke alene for at føre Skib sikkert og hurtigt over Søen, men ogsaa for at varetage Redernes Interesser«.

Og naar Navigationsdirektøren vil hævde, at der ikke indenfor Koffardimarinen findes Mænd, som er den Opgave voksen at opretholde Disciplinen i et Skib med saa stor Besætning som f. Eks. »Viking«, saa maa vi anmode ham om at bevise dette. Vi ser dog hver Dag, at Førerne i vore Emigrantbaade forstaa at opretholde Disciplin og Orden om Bord paa en Maade, der af amerikanske Autoriteter officielt er bleven fremhævet som et lysende Eksempel for andre Nationers Skibe, skønt der i nævnte Emigrantdampere findes et betydeligt større Antal Mennesker om Bord end i noget af de Skibe, hvor Hr. Navigationsdirektøren mener, den eneste rigtige Sømandsuddannelse kan foregaa. Og naar Hr. Navigationsdirektøren endvidere paastaar, at Søfolkens aandelige Udvikling i en saa sørgelig Grad bliver forsømt i vore Handelsskibe, saa er vi derimod af den bestemte Mening, at vore Søfolk her faar en Uddannelse i Livets Skole, som nok i hvert Fald paa Grund af vor Gernings Beskaffenhed kan sættes ved Siden af den Salonuddannelse, som Navigationsdirektøren mener, vi kan nøjes

med. Og naar han mener, at de nuværende Navigatorer i Koffardimarinen er Søofficererne saa langt underlegne i Dannelse, saa maa vi bestemt hævde, at vor praktiske Uddannelse *سوفارت* kan stilles ved Siden af deres boglige Lærdom.

Naar Navigationsdirektøren i Kraft af sin Stilling bliver opfordret til at udtale sig om denne Sag, saa burde han ikke lade sig lede af kollegiale Hensyn, men udtale sig paa en Maade, der var hans Stilling værdig. I sin Artikel søger Navigationsdirektøren at vælte Skylden for de Mangler, der har været i »Viking«, over paa Kaptajn Clausen, skønt baade Navigationsdirektøren og Bestyrelsen for Skoleskibet erkender, at han er en fuldt ud kompetent Mand — noget der ikke i saa høj Grad kan siges om enkelte af de Personer, som blev medgivet ham for at støtte ham i hans vanskelige Hverv, et Hverv, der blev yderligere vanskeliggjort ved nogle i allerhøjeste Grad ufornuftige Instruks, der blev medgivet Kaptajn Clausen paa Rejsen. En enkelt af disse var endog i den Grad ufornuftig, at den temmelig sikkert vilde have haft til Følge, at Skibet maaske nu havde drevet om som Vrag nede ved Kap Horn, dersom Kaptajn Clausen havde fulgt Kommandør Münters Instruks og ikke vist sig som den praktiske Sømand, han fuldt ud er. Vi sigter her til, at Kaptajn Clausen af Bestyrelsen fik en Instruks om, hvorledes Skibet skulde lastes, i hvilken det blandt andet hedder, at han ved Indladning af Salpeter burde lægge c. 340 Tons af samme paa Mellemdækket. I Stedet for blev der lagt c. 1,200 Tons paa dette Sted; Hr. Münters Instruks vil saaledes enhver Sømand vide at bedømme efter Værd. Vi kommer her til at tænke paa en tidligere Begivenhed med »Viking«, hvor det ogsaa viste sig, at Teori og Praksis ikke faldt sammen, nemlig den Gang Skibet laa i sikker Havn og kængrede.

Derfor synes vi, at Bestyrelsen for Skoleskibet »Viking« endnu en Gang burde tage under Overvejelse, hvem de betror det vigtige Hverv at føre Skibet; thi højstærede Hr. Navigationsdirektør, naar vi staar overfor en Storm paa det aabne Hav, saa er det ikke tilstrækkeligt for at klare Situationen at vide, hvorledes Orlogsdisciplin skal opretholdes, men det gælder da om at kunne manøvrere som praktisk Sømand med en lille Besætning; ligeledes gælder det om have fuld Kendskab til, hvad der staar i Forbindelse med Lastning og Udrustning. Under alle disse Forhold er vi Søfolk vant til at se op til Skibets Fører; vi kalder ham »den Gamle«, netop fordi vi ser op til ham som den, der ved sin mangeaarige, praktiske Erfaring kan føre Skib, Last og Menneskeliv over Søen, som det sig her og bør.

Hvis Bestyrelsen for Skoleskibet »Viking« drister sig til at overlade Skibets Førelse til en Mand uden denne Erfaring, saa paalager den sig et Ansvar, som vi ikke fatter, den kan forsvare over for de Forældre, som sender deres Børn ud med Skibet. Vi tror, at for vedkommende Forældre er det af lige saa stor Betydning, at Sikkerheden for deres Børns Liv er betrygget, som at Disciplinen bliver opretholdt efter militær Metode, hvis Virkning kan være tvivlsom, dersom Eleverne skulde opdage, at Skibets Fører ikke er sin Plads voksen som praktisk Sømand.

Til Slut skal vi blot bemærke, at naar Navigationsdirektøren omtaler os som ansvarløse Folk, saa glemmer han, at vi paatog os et Ansvar overfor Skoleskibet, den Gang vi paa Opfordring med vor Underskrift gav Skoleskibstanken vor Tilslutning. Og desuden føler vi det som vor Pligt som sagkyndige at advare mod et Skridt, der kan have langt mere skæbnsvangre Følger end Hr. Navigationsdirektøren og den ærede Bestyrelse for Skoleskibet »Viking« synes at forstaa.

Bestyrelsen for
»Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874«,
J. P. Larsen,

Bestyrelsen for »Dansk Navigatorforening«,
Balthazar Pedersen.

Bestyrelsen for »Dansk Styrmandsforening«,
Chr. Christensen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der vedvarende Mangel paa Ladninger til den fragtløse Tonnage, og flere Skibe har Ophold, før de kan placeres. Fra Danmark har der kun været meget enkelte Kornlaster, men der er fremdeles nogle Cement-, Kridt- og Jernlaster; tyske Østersøhavne har ligeledes kun enkelte Kornlaster, men dog til lidt højere Rater. Syd- og Vestsverig samt Østnorge er ligeledes mat, og der kommer meget faa ny Ordre frem. Petersborg har afskibet ret betydeligt af Oljekager, men flere Sejlere venter paa Ladninger, og det øvrige Rusland har intet at byde paa. Bottenhavet og Finskebogten er yderst flovt, naar undtages til tyske Havne, hvortil der er enkelte Laster, men Fragtraterne er saa lave, at der ikke gøres Forretning. Returfragter Vest fra er betydelig færre i Antal med lavere Fragter, ligesom der kun er faa Ladninger udover Kullaster.

I den foreløbne Uge er bl. a. afsluttet:

360 Tons Byg Nakskov/Kristiania 5 Kr., 210 Tons Byg Kjøbenhavn/Rotterdam 7 Rm., 280 Tons Kongsberg/Østengland 2/Hvedebasis, 110 Sldr. D/B., Boards Göteborg/Gr. Yarmouth 26/, 85 Sldr. D/B., Boards Nystad/Sables d'Olonne 50 Frcs., 400 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 7, 280 Tons Kul Kings Lynn/Nykjøbing S. £ 7, 300 Tons Oljekager Petersborg/Danmark 18 Rm.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da er der ingen videre Forandringer at spore; de faa tiloversblevne Kornlaster pr. September fra Nordtyskland blev saa godt som alle sluttet allerede i forrige Uge, og pr. Oktober er sluttet for Rug og Hvede 4 Mark fra Stralsund, 4½ Mark fra Greifswald, 3½ Mark fra Rostock og 4½ Mark fra Anklam.

ab Kjøbenhavn, hvortil der i denne Uge ventes et Par Hvededampere, er sluttet til Åhus 9¼ Øre, Göteborg 12½ Øre for Hvede og til Elmshorn Byg 4 Mark.

ab Provinserne blev udbudt nogle Byg- og Hvedelaster baade til danske og svenske Havne, bl. a. sluttedes Guldborg/Kjøbenhavn 10 Øre.

Havarier og Forlis.

Langeland, Dpsk. af Rudkjøbing, er d. 21. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet med en Ladning Stykgods, indkommet til Lohals med Tab af Skruer. Skibet har tæt udenfor Lohals stødt Skruen mod Stengrunden; maa reparere.

Edison, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Hungerborg til Calais med en Ladning Træ, kom paa Grund ved Indsejlingen til Kjøbenhavn, men kom snart efter flot og stod ind i Havnen.

Holland, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Methil til dansk Havn med en Ladning Kul, fik straks efter Afsejlingen fra Methil en Del Maskinskade, som blev repareret foreløbig, saa at Skibet kunde naa Frederikshavn. Efter endt Udlosning skal Skibet til Kjøbenhavn for Døking og Reparation.

Hebe, Dpsk. af Eshjerg, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Haparanda til Gijon med en Ladning Træ paa Grund ved Kværken, men kom atter flot ved at kaste en Del af Dækslasten over Bord og fortsatte Rejsen hertil. Her blev Skibet undersøgt af Dykker, hvorved det viste sig, at Bunden var saa stærkt beskadiget, og Skruen havde kun 1½ Skruer, saa Losning og Reparation var nødvendig, for Rejser kunde fortsættes til Spanien.

Helsingør, 28. Septbr. (R. B.) Russisk Damper »Miusk« (den tidligere Thingvalladamper »Hekla«) hjemmehørende i St. Petersburg,

paa Rejse fra Libau til Hull med Passagerer og Stykgods, er i Nat strandet paa Hittarrevet ved Helsingborg. Svitser er afgaaet fra Helsingør til Assistance.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 28./9.). Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 26./9. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 10./9. — Algarve, Burries, afg. Lissabon 23./9. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Genua 27./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Sevilla 25./9. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 17./9. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Gelle 26./9. til Bureå. — Aurora, Fischer, afg. Riga 25./9. til Rouen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 26./9. til Riga. — Beira, Lunge, afg. herfra 25./9. til Riga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 22./9. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Cette 23./9. — Christian IX, Holm, ank. hertil 22./9. — Dagmar, Bugvad, ank. Valencia 27./9. — Duoro, Ørsted, pass. Brunsbüttel 26./9. for Oporto. — Eshjerg, Strufve, afg. Bergen 27./9. hertil. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 23./9. hertil. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 25./9. for London. — Garonne, Kramann, ank. Bordeaux 20./9. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 26./9. — Hellig Olav, Egense, afg. New York 22./9. til Kristiansund. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 26./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Petersborg 27./9. til Råfåsö. — Jolantha, Simonsen, afg. Dunkerque 26./9. hertil. — Kasan, Søberg, pass. Brunsbüttel 26./9. for London. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 17./9. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 25./9. til Reval. — Kursk, Goumesen, ank. Antwerpen 25./9. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, dekker i Helsingør. — Loire, Craignou, ank. Råfåsö 27./9. — Louise, Kruse, ank. hertil 28./9. — Louisiana, Getthardt, afg. Kristiania 19./9. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Malta 25./9. — Morsø, Øst-Jacobsen, ank. Libau 27./9. — Moskov, Meldahl, afg. herfra 26./9. til Königsberg. — Nicolaus II, Kaas, ank. Antwerpen 19./9. — Nordjylland, Kragh, ank. Petersborg 22./9. — O. B. Suhr, Frisette, afg. herfra 25./9. til Petersborg. — Omsk, Harder, ank. Hull 22./9. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 26./9. til New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 24./9. — Pregel, Iversen, ank. hertil 25./9. — Riberkhuus, Bonnellykke, afg. Riga 26./9. hertil. — Saga, Wi-berg, ank. Havre 26./9. — Saxo, Larsen, pass. Brunsbüttel 27./9. for Antwerpen. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 20./9. — Texas, Lissner, afg. herfra 27./9. til Baltimore. — Tiber, Beck, ank. Messina 27./9. — Tyr, Thøning, ank. hertil 28./9. — United States, Wulff, ank. New York 22./9. — Vendsyssel, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 28./9. for Riga.

Det dansk-rossiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Liverpool 25./9. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Petersborg 20./9. til Rotterdam. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Chatham 16./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Dublin 25./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Liverpool 23./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 18./9. — Pawel Andrejef, Tannebeck, ank. Petersborg 16./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 25./9. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Ghent 22./9. — Johan Siem, Knudsen, afg. Hull 20./9. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Methil 21./9.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Howden Dock 27./9. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Blyth 23./9. — Martha, Christensen, afg. Vermouth 27./9. — Elna, Rathje, afg. Rouen 25./9. — Therese, Pedersen, ank. Lovisa 24./9. — Simon, Müller, afg. Rouen 25./9. — Jeanne, Løffler, ank. Tynen 26./9. — Vera, Riso, ank. Tynen 27./9. — Daisy, Lagesen, afg. Blyth 25./9.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Methil 23./9. — Nordsøen, Gram, ank. Uleåborg 25./9. — Nexos, Basse, ank. Pillau 23./9. — Gerda, Iversen, ank. Stettin 26./9. — Ellen, Hansen, ank. Pernau 26./9. — Fylla, Gregersen, afg. Abo 25./9. til Ghent. — Cito, Jepson, pass. Quessant 25./9. for Rotterdam. — Napoli, Brinch, ank. Boness 26./9. — Bodil, Uldal, ank. Cette 23./9. — Nerma, Schiff, ank. Bruges 23./9. — Alfa, Lauritsen, ank. Methil 24./9. — Inger, Larsen, ank. St. Malo 26./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Jersey 23./9. til Frederikshavn. — Laura, Pedersen, ank. Alloo 26./9.

Vulcan. Vuleau, Nielsen, ank. Petersborg 18./9. — London, Bom, afg. Burntisland 24./9. til Kiel. — Paris, Tholander, ank. Libau 16./9. — Bryssel, Kaas, afg. Kiel 16./9. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Anborg 26./9. — Wien, Boeck Hansen, afg. Tyne Dock 25./9. til Swinemünde. — Roma, v. Thun, ank. Riga 11./9.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Petersborg 24./9. — Ingrid, Winther, ank. Antwerpen 26./9. — Karen, Eriksen, ank. Riga 25./9.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Burntisland 23./9. — Alexy, Lorentzen, ank. Rouen 25./9. — Dagny, Sorensen, ank. Narva 23./9. — Mary, Clausen, afg. Peterhead 24./9. til Danzig.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Sunderland 26./9. — Russia, Poulsen, ank. Kiel 23./9. — Carl Hecksler, Starck, afg. Riga 22./9. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 24./9. — Normannia, Erichsen, afg. Calais 27./9. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 9./9. — Canadia, Jespersen, afg. Hull 26./9. — Livonia, Skov, afg. Petersborg 24./9.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Rotterdam 16./9. — Patria, Nielsen, ank. Rotterdam 17./9. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 22./9. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 26./9.

Unon. Frisia, Nielsen, afg. Hull 26./9. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 25./9. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Petersborg 26./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Methil 25./9. — Kolumbia, Rasmussen, ank. Archangel 20./9.

Ingø. Flandria, Hansen, afg. Boness 25./9. — Granaria, Jørgensen, ank. Genua 19./9. — Carbonia, Mathiasen, afg. Königsberg 26./9. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 26./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Raumo 10./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Altona 26./9. — Secalia, Jensen, ank. Bergen 15./9. — Frumentia, Andersen, ank. Bruges 20./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Toulon 15./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 22./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Ghent 26./9. — Brattingsborg, Suenson, afg. Huelva 20./9. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, ank. Antwerpen 19./9. — Fredensborg, Fischer, afg. Barry 16./9. til Kronstadt. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Wiborg 25./9. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Nantes 21./9. — Kronborg, Jensen, ank. Barry 23./9. — Rosenborg, Schultz, ank. Methil 24./9. — Skanderborg, Jensen, ank. London 19./9. — Stegelborg, Lund, ank. Cardiff 26./9. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Genua 16./9. — Søborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Uranienborg, Schmidt, ank. London 24./9.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Blyth 23./9. til Swinemünde. — Klampenborg, Thygesen, ank. Koivussaari 20./9. — Marselisborg, Andersen, ank. Neapel 21./9. — Silkeborg, Rasmussen, ank. Hull 17./9. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 24./9. — Tuborg, Smith, afg. Bremen 24./9. til Blyth. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Genua 23./9. til Huelva. — Vordingborg, Petersen, afg. Burntisland 25./9. til Kiel.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Ghent 20./9. — Dansborg, Kühl, afg. Stax 25./9. til Stettin. — Jægersborg, Larsen, ank. Sunderland 19./9. — Kullundborg, Nielsen, ank. Boness 23./9. — Taarnborg, Matzen, ank. Petersborg 23./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Kiel 25./9. til Newcastle.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rotterdam 23./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Huelva 15./9. til Memel.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Petersborg 18./9. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Königsberg 22./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofod, afg. Blyth 25./9. til Kronstadt.

Det østasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Suez 24./9. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 25./9. til Yokohama. — Anamba, Rambusch, ank. Bangkok 12./9. — Cathay, Thomsen, ank. Singapore 23./9. — Bintang, Gabe, afg. Spezzia 24./9. til Portland. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 22./9. — Samui, de Fine Licht, ank. Aarhus 26./9. — Indien, Berg, afg. Portland 25./9. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. London 24./9. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Trinidad 26./9. til Barbados. — St. Croix, Christensen, afg. Rotterdam 24./9. til Kjøbenhavn.

Æro. Energi, Svane, ank. Plymouth 25./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 24./9. — Helene, Sørensen, afg. Dunkerque 24./9. — Sjælland, Somnichsen, ank. Königsberg 25./9. — Agnete, Petersen, afg. Riga 25./9. — Herminia, Hansen, ank. Neufahrwasser 23./9. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 24./9.

Svendens & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. London 26./9. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Wiborg 24./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Burntisland 24./9. — N. F. Hoffding, Petersen, ank. Frederikshavn 25./9. — I. D. S. Adolph, Feuzer, ank. Ghent 27./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Memel 24./9. — T. M. Werner, Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./9. — Ajax, Brøsen, afg. Methil 24./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Methil 26./9. — Hans Taysen, Klaaborg, afg. Blyth 26./9. — G. Koch, Jørgensen, afg. Windau 26./9. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 27./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio Janeiro 23./9. — Eklipika, Henningsen, afg. Huelva 23./9. —

Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Blyth 21./9. — Urania, Clausen, afg. Archangel 25./9. — Svend, Schmidt, ank. Boness 22./9. — Nordland, Petersen, afg. Königsberg 19./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grangemouth 20./9. — England, Andersen, afg. Oporto 18./9. — Holland, Poulsen, ank. Frederikshavn 22./9. — Rusland, Madsen, afg. Kjøbenhavn 24./9. — Dronning Olga, Petersen, ank. London 21./9. — Annette Furness, Larsen, ank. Archangel 21./9. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 17./9. — Europa, Hansen, afg. Kronstadt 24./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Petersborg 25./9. — Frankrig, Friis, ank. Ghent 16./9. — Belgien, Nielsen, afg. Methil 21./9.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Kratzwick 25./9. til Oxelösund. — Edison, Sørensen, afg. Oustnaroba 18./9. til Calais. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 23./9. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 18./9. til Genua. — Washington, Nielsen, ank. Ghent 25./9.

Frem. Ansta, Bagger, ank. Kalundborg 22./9. — Vera, Thing, afg. Rotterdam 24./9. til Methil. — Freja, Nielsen, afg. Bandholm 22./9. til Petersborg. — Hertha, Rasmussen, ank. Danzig 26./9.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Uleåborg 18./9. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Kjøbenhavn 25./9. til Grimsby. — Ove Gedde, Jans, ank. Riga 25./9.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, afg. Risør 22./9. til Hamburg. — Urda, Jacobsen, ank. Indian Tickle 18./9. — Ætna, Pedersen, ank. Harburg 23./9. — Sophie, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 26./9. — Hans, Steffensen, afg. Colon 29./8.

Fans. Nordby. Maracaibo, Svarrer, afg. Hamburg 19./9. til Galloway.

Fans. Sønderho. Martha, Fischer, afg. Falmouth 23./7. til Havre.

Æro. H. H. Petersen, pass. Dungeness 22./9. for vestg. — Håbil, ank. 20./9. til Deal. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Aberdeen 24./9. — Claudia, Aaberg, ank. Göteborg 24./9. — Anne, Hansen, ank. Kiel 24./9. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 24./9. — M. Hay, Petersen, ank. Banff 24./9. — Rigmor, Petersen, ank. Aarhus 25./9. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./9. — Rotha, Olsen, ank. Shoreham 26./9. — Mette, Andersen, ank. Kiel 25./9. — Debora, Rasmussen, ank. Havre 26./9.

INDHOLD:

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. — Kjøbenhavn, d. 29. September 1908. — Skoleskibet »Vikingen«. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsetretninger.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faa hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

To yngre, raske Herrer søger Skibslejlighed (helst Sejlskib) i Marts-April 1909 fra en Havn i Dansk Vestindien saa nær St. Thomas som muligt, eventuelt fra Mexico eller en Havn i den sydlige Del af Nordamerika, til Antwerpen eller en Havn saa nær denne By som muligt, event. Sydengland.

Billet, mrk.: „320“, med Pris for Overfart inkl. Kost og nærmere Oplysninger bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Væksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

Danske Skibe til Salg.

En Galease 80 Tons dw., 8 Aar gammel.

En Skonnert 140 Tons dw., 3 Aar gammel.

Aage Bruhn

København.

**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.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck. Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eit. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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,

GIJRTLER 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.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr. „Mehren“.

Th. Simonsens Effk.

Toldbodgade 6.

Solvmedaille i Malme og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Frederik Hansen

Skive.
Skibsproviantering.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering
Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen.
Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 61.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahjtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annæplads 19 & 21.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Piiial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.: „Vanhaerst“
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 8177.

Dr. med. Goldeohmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trætes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Sømandshøjskolen, Svenborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejbringelse 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.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Utoøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere.
Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevie Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

St. Jacobsgade 9.

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 **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalterbeddinger.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{81/1908}, afsagt d. 23. September 1908. Kontrollør N. Sonne mod Dampskibsselskabet »Skandia«.

Den 17. Oktbr. 1907 forliste Dampskibet »Alfred Erlandsen«, tilhørende de Indstævnte, Dampskibsselskabet »Skandia«, ved Skotland, og Styrmand Christian Damborg druknede tillige med Skibets øvrige Besætning. Nogle af Ligene blev fundet og paa Rederiets Foranstaltning begravet i Skotland, men Styrmandens Lig blev paa Begæring af Citanten, Kontrollør N. Sonne, hvis Datter havde været forlovet med Afdøde, af Rederiet besørget hertil paa Citantens og hans Datters Bekostning, hvorefter disse lod det begrave her, i hvilken sidste Anledning de har haft en Udgift af Kr. 302.50.

Under nærværende Sag indtaler nu Citanten, Kontrollør N. Sonne, hvem den Fordring paa Rederiet, der maatte tilkomme Afdødes Bo i Henhold til Sølovens § 93, af Skifteretten er udlagt som delvis Refusion af de af ham afholdte Begravelsesudgifter, et Beløb af 250 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte, der under Sagen havde fremsat et Tilbud om Betaling af 100 Kr., saafremt Sagen hævedes, paastaar sig nu frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger.

Forsaa vidt de Indstævnte har anført, at de kun havde været pligtige til at bekoste Begravelsen, hvis denne var sket paa Strandingsstedet, og at i hvert Fald Citanten og dennes Datter er indgaaet paa selv at betale Begravelsen her, eller at de dog maa betragtes som havende renonceret paa ethvert Krav mod de Indstævnte ved at forlange Liget transporteret hertil, vil der ikke kunne gives dem Medhold. De under Sagen fremkomne Oplysninger støtter nemlig ikke en Antagelse om, at Citanten eller hans Datter skulde have renonceret paa den Ret, der maatte tilkomme dem.

Derimod maa Retten gaa ud fra, at den Pligt til at bekoste Søfolks Begravelse, som ved Sølovens § 93 er paalagt Rederiet, ikke kan strække sig videre end til at afholde de Udgifter, som en tarvelig, men dog sømmelig Begravelse vil medføre.

Herefter skønnes et Beløb af 100 Kr. med Renter som paastaet at maatte tilkendes Citanten, medens de Indstævnte iøvrigt vil være at frifinde.

Sagens Omkostninger hæves.

Dom i S. S. Nr. ^{82/1908}, afsagt den 16de September 1908.

E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn for Dampskibet »Snowdon« af Cardiff.

Den 16. Maj d. A., Kl. 7½ Fm., da Dampskibet »Snowdon« af Cardiff, der maaler 2,054 Netto Reg.-Tons, paa Rejse fra Buenos Aires til St. Petersborg med en Ladning Hvede, befandt sig ved Sydsiden af Lolland i Nærheden af Hyllekrog, stødte Skibet mod Grunden uden dog at staa fast. Da Tankene i Forskibet hurtig fyldtes, besluttede Kaptajnen sig til at sætte Skibet paa Land. Kl. 7,45 Fm. stod Skibet, der fra Kl. 7,30 gik frem med fuld Fart, ifølge Journalens Udsagn sikkert paa Land, paa en Grund, der væsentlig bestod af Sand og Smaasten. Vandsanden var 22' for og 22' 6" agter. Skibet stod c. 2 Sm. Vest for Hyllekrog Fyrtaarn og signalerede til dette efter Hjælp. Kl. 11 Fm. kom det tyske Bjergningsdampskib »Rügen« fra Gjedser paa Svitzers Vegne tilstede og afsluttede Kontrakt, saaledes at Bjergelønnen skulde fastsættes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn, og i øvrigt paa sædvanlige Betingelser.

Rügen« paabegyndte nu Losning af »Snowdon«s Ladning. Ved Midnatstid kom Bjergningsdamperen »Frederikshavn« fra Korsør og nogle Timer senere »Kattegat«, begge tilhørende Citanterne. Ved Hjælp af et Par Læglere fortsattes Losningen, hvorved flere Bjergelav fra Land

medvirkede, til der ialt var udlosset c. 500 Tons. Samtidig søgte »Kattegat« at slæbe »Snowdon« agter ud, og imellem Kl. 10 og 11 Aften d. 17. Maj kom Skibet af Grunden. Det havde faaet betydelige Lækager i Skibsbunden, men da Tankloppene var ubeskadigede, var intet Vand indtrængt i Lastrummene. Efter at Skibet var undersøgt af Dykker, slæbtes det, idet dets egen Maskine dog ogsaa holdtes i Gang, til Kjøbenhavn, hvor det ankom den 19. Maj om Formiddagen. Under hele Bjergningen havde Vejret været gennemgaaende roligt, Vindstyrken ikke over 4 og Søen »moderat«.

Efter at »Snowdon«s Rederi havde opsagt den indgaaede Overenskomst forsaa vidt angik Bjergelønnen Fastsættelse ved Voldgift, har Citanterne indbragt Sagen her for Retten.

Værdien af Skibet i beskadiget Stand var 225,000 Kr. og af Ladningen (inkl. Fragt) 742,257 Kr. Medens Ladningen var ubeskadiget, er Størrelsen af den Skibet ved Grundstødningen og Grundsætningen tilføjede Skade af de af Retten udmeldte Skøns mænd ansat til 100,000 Kr. Skøns mændene har derhos udtalt, at den Skibet tilføjede betydelige Bundskade nødvendiggjorde en midlertidig Reparation inden Rejsens Fortsættelse.

Værdien af de ved Bjergningen medvirkende Fartøjer har Citanterne ansat til 437,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder navnlig den betydelige Værdi af det bjergede Skib og Ladning, findes en Bjergeløn af 70,000 Kr. med Renter fra Stævningens Dato at kunne være passende. Sagens Omkostninger hæves som indbefattede i det tilkendte Beløb.

Kjøbenhavn, d. 2. Oktober 1908.

Amerika-Linien. Kristiania, 30. September. (R. B.) Det meddeles »Verdens Gang« fra sikker Kilde, at der i Spørgsmaalet om Amerika-Linien nu er truffet en Overenskomst, der gaar ud paa, at Danmark, Sverige og Norge optræder i Fællesskab. Linien skal have 6 Skibe, hvoraf hvert Land skal eje 2. Disse Skibe skaffes paa den Maade, at hvert Land køber et af den danske Libau-Linies Skibe og desuden bygger et nyt. Alle Skibene vil antagelig komme til at sejle under norsk Flag. Bestyrelsen faar sit Sæde i Norge, antagelig i Bergen. Linien skal vedligeholde en 14-Dages Rule, som skal udgaa fra Kjøbenhavn, og Skibene anløber saa Gøteborg, Kristiania og Bergen. Det er lykkedes at træffe en Overenskomst med de tyske Amerika-Linier, hvorved man har sikret sig imod, at det skulde komme til en Fragtkrig.

Kristiania, 30. September. (R. B.) I Anledning af Meddelelsen i »Verdens Gang« om den dansk-norsk-svenske Amerikalinie oplyser »Norges Sjøfartstidende«, at Meddelelsen er forhastet. Bladet meddeler endvidere, at de engelske Linier har stillet sig køligt overfor den paa-tænkte nye Linies Optagelse i Dampskibsringen. De tyske Linier synes derimod at være noget villigere. Der finder for Tiden Underhandlinger Sted i London, og før disse Underhandlingers Afslutning kan der ikke siges noget om Planens Realisation.

Faldet over Bord. Det danske Kulkompani Damp »Bretland« indkom d. 29. September om Morgenen i Frihavnen fra Blyth. Styrmanden meddelte, at ved 2-Tiden om Natten, da Skibet passerede Kullen, blev der efter Ordre kaldt paa Kaptajnen. Da der ikke blev svaret, blev Døren lukket op, men Kaptajnen fandtes ikke i Kalytten. Hele Besætningen blev sammenkaldt og Skibet eftersøgt, men Kaptajnen fandtes ikke. Det maa saaledes formodes, at Kaptajnen, der hedder Oskar

Sørensen, og er hjemmehørende paa Fanø, er faldet over Bord. (»Ritz. Bur.«).

Ved det i Forgaars afholdte Søforhør i Sagen ved Sø- og Handelsretten, fremkom der intet, som kunde kaste Lys over Ulykken.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten fungerer i Oktober Maaned:

Skibsfører H. A. Boye. Telf. 5592.

— I. N. Schnicker. Telf. H 72.

Skibsbygger S. Carstens. Telf. 2681.

Maskinmester A. Blesberg. Telf. Valby 36.

Syltholm-Havnen. Rødby Sogneraad har afholdt et ekstraordinært Møde, ved hvilket Tegninger og Overslag over Arbejderne ved Syltholm-Havnen blev fremlagt og godkendt, og de vil nu blive indsendt til Ministeriets Approbation. Kommunens Tilskud til Havnen er ansat til 133,000 Kr. Efter nogen Forhandling vedtoges det i Følge »Lolland-Falsters Folketidende« at optage et kommunalt Laan paa 150,000 Kr.

Rønne Havn. Rønne, 29. September. (R. B.) Byraadet har i Aften vedtaget at udvide Rønne Havn mod Nord. Omkostningerne anslaaes til 400,000 Kr.

Søulykke. London, 1. Oktober. (R. B.) Til Reuters Bureau telegraferes fra Smyrna: En af det tyrkiske Hairieh-Selskabs Dampere sejlede udenfor den herværende Havn den lokale Dampfærge »Stambul« i Sænk. 140 Mennesker druknede.

Søulykke. I Følge Telegram til »Frankf. Ztg.« fra Winnipeg er Skibet »Star of Bengal« gaact under ved Kysten af Alaska. 110 Mennesker, deraf 20 Hvide og 90 Indianere, druknede.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Oktober Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket stiger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havet, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Lufttryksforskellen og med den Vindstyrken tillager betydeligt udenfor Tropene. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Brd.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNV., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er den oftest NØ., men dog af og til stormende med Taage fra Retninger mellem SØ. og SV. Ved hele Guinea Bugtens Kyst forekommer Tornados. I Kamerun bliver Vejret nu mere stadigt. — Ved Kysterne af Kanada, Ny-Skotland og den nordlige Del af De forenede Stater er SV. og navnlig NV. Vinde hyppige; NV. Vinden bliver dog om Natten ofte helt flov tæt under Land. Ved Sydstaternes, særlig Carolinas Kyst forekommer ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er Vindforholdene foranderlige; »Northers« er ikke sjældne, de indledes ofte af meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbyger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatoreale Grænse for NØ. Passaten er, sammenlignet med September, rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tiltager i Styrke, og Hyppigheden er for store Strækningers Vedkommende dobbelt saa stor som i September. Mellem 20° og 60° V. Lgd., altsaa midt paa Oceanet, forekommer de absolut hyppigst (hist og her over 20 pCt.), men inde ved Kysterne væsentlig sjældnere. Dog maa man stedse regne med daarligt Vejr i Omegnen af Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas, saa meget mere som Faren for Orkaner her træder til.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan, der nærmer sig, er en forstærket, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ. — navnlig naar der samtidig indtræder svær Dønning af SØ. Paa Grund af Stormarcalets ringe Udstrækning yder Barometret i mange Tilfælde ikke nogen rettidig Advarsel. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bøje mod N. og NØ. og kommer sjældent ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnitlig høje Tryk, der hersker der.

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. Brd. kan Havet anses som taagefrit.

Is forekommer sjældent i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. September, at der lige indtil den allersidste Tid er truffet store Ismasser udfor og i Belle Isle Strædet. Fra selve de store Newfoundland Banker foreligger der ikke længer Melding om Is, men ved Østranden og Nordøst for Bankerne er der endnu ved Begyndelsen af September set enkelte store Isfjælde.

Skoleskibet „Viking“.

Vi har yderligere modtaget følgende fra Hr. Skibsreder, Kapt. Nissen:

Da det forlyder, at Bestyrelsen for dette Selskab ikke paa nogen Maade vil lade sig paavirke af erfarne, praktiske Mænd, men vil sætte sin Vilje igennem, og betro Førelsen af dette kostbare Skib og Ladning samt de mange Menneskesjæle til en Mand, som kun har sejlet til Søs i c. 49 Maaned, og som nu skal navigere i Verdens farligste Farvande, hvor saa mange gamle, erfarne Sømænd af alle Nationer har maattet bukke under, saa vil jeg tillade mig at sige endnu et Ord i denne Sag, at det maa blive erindret, at søkyndige Mænd har advaret forgæves mod denne, det glade Vanvids ophøjede Apoteose.

Jeg vil igen — som jeg i sin Tid skrev i »Nationaltidende« — fremhæve, at saadanne Officerer, saa ensidige o. s. v., som de nødvendigvis maa udvikle sig om Bord i »Viking«, særlig naar de skal opdrages til Salonsømænd, har man ingen Brug for i vor Handelsmarine. Enhver, der er selv nok saa lidt kendt med Forholdene om Bord, navnlig da i Traumpskibe — og andre har vi jo saa at sige ikke — vil give mig Ret, og hvad angaar d'Hrr. Direktører for de syv Selskaber, som saa smukt har udtrykt deres Sympati for den danske Koffardimand, da er deres Visdom heldigvis ikke enebestemmende; for dem er det jo en let Sag paa Papiret at ville anlage Salonsømænd, men det fortryder de nok, naar det triste Øjeblik kommer.

Kommandør Jensens Henvisning til »Georg Stage« er ogsaa særdeles irrelevant — thi mon Føreren dér er andet end netop Topfigur? Har d'Hrr. af Krigsmarinen, naar de er trængt ind og har faaet skubbet bedre Folk til Side, som f. Eks. i den grønlandske Handel, kunnet

klare sig uden erfarne praktiske Mænd af Handelsmarinen? Det er vist noget, d'Hrr. selv meget godt véd. At staa paa Broen i vanskelige Situationer og »befale« de praktiske til hurtigst muligt at bringe alt i Orden igen, det er der ingen Ben i, for at bruge et Navigationsdirektør-Udtryk; — en Mand, der behersker Situationen maa selv kunne gøre ethvert forefaldende Arbejde, ellers er han ikke sin Post voksen. Det klinger nydeligt, naar de syv Direktører ønsker at tilkendegive, »at de nærer fuld Tillid til de Foranstaltninger, som den ansvarlige Bestyrelse maatte anse rettest til Fremme af det tilsigtede Formaal« — med andre Ord »carte blanche«, ligegyldigt hvor halsbrækkende det bliver gjort — og hvorledes mon den ansvarlige Bestyrelse vil staa ved Ansvar, naar Skandalen er indtraadt og Katastrofen sket? Men det tillader jeg mig at gentage og udraabe til alle Sider, at det er i højeste Grad uforsvarligt, at sætte en upraktisk, uerfaren Mand med kun c. 49 Maaneders Søfart til at føre et stort Sejl-skib i Verdens farligste Fart, selv om det lykkes Bestyrelsen at medgive ham dygtige Styrmande af Handelsmarinen; det er vist noget Alverdens Søfarende vil give mig Ret i — er der nu slet intel, der kan forhindre alt dette, saa ved vi allsaa hvem Ansvar, hviler paa — *sat sapienti.*

M. Nissen.

„Milobalt“ Charter.

En Dampskibsreder sender os nedenstaaende Uddrag af et Brev fra Kaptajnen paa en 1,400 Tons Dampere:

Dette »Milobalt« Charter er et daarligt Charter, og det er baseret paa at trække saa mange Penge ud af Rederiernes Lommer som muligt paa en sin Maade. — Først er der Noticen 6 Dage forud, som er vanskelig at give, og »Standgelder« kan meget let opstaa, hvilket bliver 2 Frcs. pr. Dag pr. Waggon lig ca. 10 Tons. — Saa kommer »option« advance of freight less 2 %«. — Dernæst kommer § 7, at Losningen ikke paabegyndes før efter 24 Timers Notice. — Dette er ubetinget forkert, da der i næsten intel Certeparti paa denne Fart forlanges saa lang Lossenotice, og det heller ikke gøres nødvendig. — Prisen for Lastning er ogsaa meget for høj, 85 Centimer pr. Ton, i hvert Fald naar Losningen sker med Kraner. — Da Ladningen er meget tung, er der ingen videre Stuvning, og det hele bestaar i at tage Sækkene ud af Slingen og placere dem i og omkring Lugen. — Købmanden har ved Lastningen i Ghent tjent Netto mindst 800 Frcs, hvilket jeg kan bevise. — At der paa Losningen her tjenes et stort Beløb ved at betale 50 Pf. pr. Ton, siger sig selv, da der saavel som ved Lastningen ikke er meget Arbejde for en Stevedor eller hans Mænd. — § 14 er ogsaa en løjerlig Paragraf: at Skibet skal arbejde Søndag og om Natten »in case of need« og Tiden ikke at tælle som Liggetid. — Alt gaar ud paa at tjene til Befragterens Fordel og saare lidet i Skibets Interesse. — At The Baltic and White Sea Conference har anerkendt et saadant Certeparti er mig en Gaade. — Det maa være de daarlige Tider, der har fostret et saadant, hvor Skibet kommer fuldstændig i Hænderne paa Befragterne og bliver flaaet eller kan risikere at blive det.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Forholdene i Sortehavet og Azow desværre igen vendt sig, idet mindre Korntilførsler

i Forbindelse med et meget stort Udbud af Tonnage bevirkede en Nedgang i Raterne. Denne Nedgang kan sættes til c. 9 d. pr. Unit, hvilket jo betyder ikke saa lidt med de nuværende lave Fragter. De sidst betalte Rater fra Sulina eller Kherson er 6/6 à 6/9 for større Baade til udsøgt Havn, og selv til disse Fragter er det vanskelig at faa Skibene placeret. Fra Azow har Tilbagegangen været noget mindre, og Septemberbaade sluttedes fra 8/6 ned til 7/9 til udsøgt Havn. Kulfragterne nedefter til Middelhavet har været fuldt ud hævdet for prompte Positioner, i mange Tilfælde endog højere, men for Oktoberlastning var Tonen svagere. Pr. prompt betaltes fra Cardiff til Genua op til 6/6 og fra Glasgow fra 6/3 til 6/6. Til de østligere Pladser var Markedet svagere paa Basis af 5/9 à 5/10½ fra Cardiff til Port Said, 7/3 à 7/6 Venedig eller Ancona. Alle de øvrige Markeder er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer. La Plata og Nordamerika fragter kun sparsomt, hvorimod Østen mødte op med lidt flere Laster. Efter længere Tids Pause har Sydaustralien begyndt at fragte for Korn til Evropa, og en Række Dampere sluttedes til 22/— U. K. eller Kontinentet pr. November, 24/— à 24/6 pr. December/Januar. I Østersømarkedet er der stadig ikke den ringeste Bedring at konstatere. Saavel Kulfragterne indefter som Returfragterne holder sig gennemgaaende paa samme lave Niveau som i de sidste Uger. Fra Libau har der dog været lidt mere Korn, hvorfor der betaltes 9¼ à 10 d. Havrebasis til London eller Rotterdam. For Erts fra Luleå betaltes 4/3 til Middlesbro, for Sveller 6/6 Windau/London, og for D/B Frcs. 26½ Riga/Rouen, 24/— Sharpness. For Kul fra Østkysten betaltes 3/6 à 3/9 Swinemünde, 3/7½ Pillau, 3/10½ Riga, 3/6 à 3/9 Kronstadt, 4/1½ à 4/3 Stockholm.

Havarier og Forlis.

Heinrich Horn, Dpsk. af Flensburg, kom d. 30. f. M. paa Grund paa Saltholmen, men kom med Svitzers Assistance atter flot og bugseredes ind paa Reden for at undersøges.

Karl Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

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. (Sluttet 1./10.). Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 29./9. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 30./9. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 28./9. hertil. — A. N. Hansen, Panske, ank. Genua 27./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Sovilla 25./9. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 17./9. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Skellefteå 28./9. — Aurora, Fischer, pass. Brunshüttel 29./9. for Rouen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 28./9. — Beira, Lunge, ank. Riga 28./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 1./10. til Kr.sand. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Cetto 23./9. — Christian IX, Holm, ank. hert. 22./9. — Dagmar, Bøgvad, ank. Malaga 30./9. — Douro, Mortensen, pass. Dartmouth 29./9. for Oporto. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 29./9. — Florida, Andersen, afg. Funchal 28./9. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. London 27./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 20./9. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 26./9. — Hollig Olav, Egense, afg. New York 22./9. til Kristianssand. — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 30./9. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Bålsø 30./9. til Nystad. — Joiantha, Simonsen, ank. hertil 30./9. — Kasan, Søberg, ank. London 29./9. — Kentucky, Audresen, ank. Boston 17./9. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersburg

30./9. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 25./9. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, dokker i Helsingør. — Loire, Craignou, ank. Råfsø 27./9. — Lonise, Kruse, afg. herfra 1./10. til London. — Louisiana, Gotthardt, afg. Kristiania 19./9. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Malta 28./9. til Piræus. — Morse, Oest-Jacobsen, ank. Libau 27./9. — Moskovo, Meldahl, ank. Königsberg 28./9. — Nicolai II, Kaas, ank. Antwerpen 19./9. — Nordjylland, Kragh, afg. Petersborg 30./9. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 29./9. — Omsk, Harder, afg. Hull 29./9. til Windau. — Oscar II, Hompel, afg. Kristianssand 26./9. til New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 24./9. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 24./9. hertil. — Pregel, Iversen, afg. herfra 29./9. til Riga. — Riberhus, Bonnellykko, afg. herfra 29./9. til Riga. — Saga, Wiberg, afg. Havro 30./9. til Dunkerque. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 29./9. — Seine, Damp, afg. La Rochelle 29./9. hertil. — Texas, Lissner, afg. herfra 27./9. til Filadelfia. — Tiber, Beck, afg. Palermo 30./9. til Marsala. — Tyr, Thaning, afg. herfra 29./9. til Windau. — United States, Wulff, ank. New York 22./9. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Riga 30./9.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Howdon Dock 26./9. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Neufahrwasser 29./9. — Martha, Christensen, afg. Vermouth 27./9. — Elna, Rathje, ank. Vermouth 28./9. — Therese, Pedersen, ank. Lovisa 24./9. — Simone, Møller, afg. Blyth 29./9. — Jeanne, Løflor, ank. Tynen 26./9. — Vera, Riso, ank. Tynen 27./9. — Daisy, Lagesen, ank. Memel 30./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Liverpool 25./9. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Rotterdam 29./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Chatham 16./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Dublin 25./9. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Bristol 28./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 18./9. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, afg. Petersborg 27./9. til Swansea. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Emden 28./9. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Methil 29./9. — Johan Siem. Knudsen, ank. Petersborg 27./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Methil 21./9.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Libau 27./9. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Aarhus 23./9. — Hamlet, Reese, ank. Königsberg 27./9. — Helge, Olsen, ank. Bremen 24./9. — Rolf, Olsen, afg. Petersborg 25./9. til Rotterdam. — Niels E. Finsen, Mathiessen, ank. Newcastle 24./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Sagres 28./9. til Sevilla. — Nordsoen, Gram, afg. Uleåborg 27./9. til Hull. — Nexos, Basse, ank. Wiborg 26./9. — Gerda, Iversen, ank. Steitin 26./9. — Ellen, Hansen, ank. Pernan 26./9. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 28./9. til Ghent. — Cito, Jepsen, ank. Rotterdam 27./9. — Napoli, Brinch, ank. Boness 26./9. — Bødil, Uldall, ank. Marseille 28./9. — Nerma, Schiff, afg. Bruges 28./9. til Methil. — Iuger, Larsen, ank. St. Malo 26./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Frederikshavn 28./9. — Karla, Nielsen, afg. Königsberg 27./9. til Uleåborg. — Laura, Pedersen, ank. Aliou 26./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 27./9. til London. — London, Bom, ank. Kiel 28./9. — Paris, Tholander, ank. Rotterdam 28./9. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 27./9. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 26./9. — Wien, Boeck Hansen, afg. Tyno Dock 25./9. til Swinemünde. — Roma, v. Thun, afg. Riga 26./9. til Rotterdam.

Det østasiatiske Kompagni. Sibirien, Madsen, afg. Perm 29./9. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 25./9. til Yokohama. — Anamba, Rambusch, ank. Bangkok 12./9. — Cathay, Thomsen, ank. Singapore 23./9. — Bintang, Gabe, afg. Spezzin 24./9. til Portland. — Samui, do Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 22./9. — Indien, Berg, afg. Portland 25./9. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 26./9. — St. Jan, Ingemann, afg. Barbados 28./9. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./9.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Rotterdam 28./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Methil 30./9. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 30./9. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Königsberg 25./9. — Agnete, Petersen, ank. Ghent 30./9. — Hermin, Hansen, ank. Neufahrwasser 23./9. — Alice, Schultz, ank. Libau 30./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio de Janeiro 23./9. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Huelva 23./9. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Blyth 21./9. — Urania, Clausen, afg. Archangel 25./9. — Svend, Schmidt, ank. Boness 22./9. — Nordland, Petersen, afg. London 28./9. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Grangemouth 29./9. — England, Andersen, afg. Oporto 18./9. — Holland, Poulsen, ank. Frederikshavn 22./9. — Rusland, Madsen, afg. Leith 29./9. — Dronning Olga, Petersen, afg. London 29./9. — Annette Furness, Larsen, ank. Archangel 21./9. — Lady Furness, Clausen, ank. Aliou 25./9. — Europa, Hansen, afg. Petersborg

24./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Petersborg 25./9. — Frankrig, Friis, ank. Rendsburg 29./9. — Belgien, Nielsen, afg. Methil 21./9.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Oxelösund 30./9. — Edison, Sørensen, ank. Calais 27./9. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 27./9. til Genua. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 18./9. — Washington, Nielsen, afg. Ghent 29./9. til Frideriksstad.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kalundborg 29./9. til Riga. — Vera, Thing, ank. Methil 26./9. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 27./9. — Hertha, Rasmussen, afg. Danzig 28./9. til Svendborg.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Ghent 26./9. — Brattingsborg, Suenson, afg. Huelva 20./9. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, ank. Grangemouth 29./9. — Fredensborg, Fischer, ank. Kronstadt 26./9. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Ripola 26./9. til Sunderland. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Cardiff 30./9. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 26./9. til Genua. — Rosenborg, Schultz, ank. Methil 24./9. — Skanderborg, Jensen, ank. London 19./9. — Stegelborg, Lund, ank. Cardiff 25./9. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Bougie 30./9. — Søborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 1./10. til Kristinestad. — Uranienborg, Schmidt, ank. Sunderland 30./9.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Swinemünde 27./9. — Klampenborg, Thygesen, ank. Koivusaari 20./9. — Marselisborg, Andersen, afg. Neapel 28./9. til Philipville. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Hull 27./9. til Genua. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 23./9. — Tuborg, Smith, afg. Hull 30./9. til Genua. — Ulfsborg, Møller, ank. Huelva 28./9. — Vordingborg, Petersen, ank. Kiel 29./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Ghent 18./9. — Dansborg, Kühl, afg. Oran 29./9. til Stettin. — Jægersborg, Larsen, afg. Sunderland 26./9. til Petersborg. — Kallundborg, Nielsen, ank. Libau 28./9. — Taarnborg, Matzen, ank. Kronstadt 17./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Newcastle 28./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Rotterdam 30./9. til Rouen.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Memel 27./9.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Petersborg 18./9. — Peter Mærsk, Bergesen, ank. Königsberg 22./9.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 28./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Blyth 25./9. til Kronstadt.

Svendsen & Christensen. N. G. Peterson, Bloch, afg. Wiborg 24./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Ghent 1./10. — Ajax, Brorson, ank. Königsberg 29./9. — E. M. Dalgas, Møller, afg. London 1./10. — Peter Willemoos, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 27./9. — G. Koch, Jørgensen, afg. Windau 26./9. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Swinemünde 30./9. — H. C. Anderson, Rasmussen, ank. Wismar 30./9.

Ocean. Norma Rosbak, ank. Rotterdam 24./9. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 29./9. til Boness.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Libau 30./9. til Grangemouth. — Rimfaxe, Faber, ank. Nakskov 30./9. — Schack Steenberg, Theiland, afg. Aarhus 2./10. til Frederikshavn.

Sejlskibe.

Renne. Olino Dahl, Rasmussen, er ank. til Nykøbing F. — Bolgener ank. til Aalborg. — Hermod er ank. til Høltenu. — Gudmunder ank. til Flensborg. — Arguser ank. til Maribo. — Laurentine Emilie er ank. til Kiel. — Neptuner ank. til Kjøbenhavn. — Freja er ank. til Göteborg.

Svendborg. Urda, Pilegaard, ank. Folkstone 23./9. — Newsky, Nielsen, ank. Dunkerque 23./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 23./9. — Caroline, Bang, ank. Yarmouth 23./9. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Schiedau 24./9. — Union, Olseu, ank. Gl. Karleby 23./9. — Psyche, Nielsen, ank. Kings Lynn 23./9. — Freja, Jensen, ank. Dunkerque 23./9. — Peter Jørgensen, ank. Göteborg 22./9. — Sofie, Jensen, ank. Seimonte 24./9. — Vera, Jensen, ank. Rochester 25./9. — Kruse, Larsen, ank. Boness 22./9. — Jens, Eriksen, ank. Antwerpen 24./9. — Urania, Nielsen, ank. Hooringen 24./9. — Vesta, Poulsen, ank. London 25./9. — Pampa, Jensen, ank. Lyskil 26./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Risør 25./9. — Ellen Kirstine Petersen, ank. Brügge 24./9. — Jason, Hansen, ank. Salvig (Samsø) 25./9. — Concordia, Henriksen, ank. Great Yarmouth 25./9. — Doris, Købke, ank. Aiguillon 25./9. — Marie, Andersen, ank. Boston 25./9. — Maagen, Jensen, ank. Solvesborg 26./9. — Brodreue, Jørgensen, ank. Petersborg 26./9. — Noah, Jørgensen, ank. St. Valery 26./9. — Triton, Nielsen, ank. St. Valery sur Saone 26./9. — Dauwebrog, Clausen, ank. Boulogne 26./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Neufahrwasser 28./9. — Immanuel, Jensen, ank. Libau 27./9. — Mine, Nielsen, ank. Scaup 27./9. — H. J. Jensen, Larsen, ank. Bridgewater 28./9. — Martin, Wilde,

(Fortsættes Side 527.)

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 6 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Alstande 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.

2289. Gnistelegraf-Forbindelse i Orden. Blaavands-Huk—Fyrskibene »Horn-Revs«, »Vyl« og »Graafby«, Stormvarsel-Signaler vises atter. Fyrskibet »Vyl« Nordsees. Gnistelegraf-Forbindelsen mellem Blaavands-Huk Fyr og Fyrskibet »Vyl« er atter i Orden, og Stormvarsel-Signaler vises atter fra dette Fyrskib. Gnistelegraf-Forbindelse er oprettet mellem Blaavands-Huk Fyr og Fyrskibet »Graafby«, men udelukkende for at kunne melde Stranding og andre betydelige Soulykker til Redningsvesenet. (Kort Nr. 150. Danske Lods, Side 69. Fyr-Port. Nr. 3.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 787. Kjøbenhavn 1908).

2300. Fyr i Orden. Lysegrund. Kattegat. Lysegrund Fyr viser fejl Karker.

Det vil snarest muligt atter blive bragt i Orden.
2301. Telegraf-Baaker og Varselyr forandret. Vedbæk. Sundet. Vedbæk Telegraf-Baaker og Varselyr er nu forandret, men deres Plads er uforandret. Bagbaaken er 15 m høj og rød og hvid vandret stribet med en rød, rund Skive med smal, hvid Kant over en hvid Diamant med smal, rød Kant. Fra Baaken vises et rødt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 m og 12, m. Synsvidden og Lysoven for det hvide Fyr 12 Sm, for det røde Fyr 9 Sm. Spejlsapparat af 6te Orden. Fyrene lyser kraftigt over 10° paa hver Side af Fyrlinien, hvorefter Lysstyrken hurtigt aftager.

Son Forbæke tjener Kabelhuset, der er hvidt, 3 m højt, og paa hvilket der er anbragt en rød Skive med smal, hvid Kant. Fra Skive vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidden og Lyseveen: 9 Sm. Spejlsapparat af 6te Orden. Fyret lyser kraftigt over 10° paa hver Side af Fyrlinien, hvorefter Lysstyrken hurtigt aftager. (Kort Nr. 127, 144, 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 27 og 264. Fyr-Port. Nr. 180 a og b. Sem.-Fort. Side 44).

2302. Afmærkning forandret. Drager Havn. Amager. Sundet. Renden til Drager Havn er nu afmærket med en Rispræk om Styrhord og en Halupræk om Bagbord for Ludgaaende. De staae c. 125 m ØNØ. for Havneindløbet. I Renden er Dybden 2,3 m. (Kort Nr. 126 og 182. Danske Lods, Side 276. Havne-Lods, Side 20. Sem.-Fort. Side 17).

2303. Ledelyrlinie forandret. Thisted Havn. Limfjorden. Den røde Lan-

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, smaaenge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

N. 40° V., fri V. om Baardshaug, grønt derfra til N. 17° V. Flammens Højde: 16, m. Fyrhus. 59° 58' 45" N. Br. 5° 23' 30" Ø. Lgd.

Køitingangen, i Bjornefjord, viser Lys med To-Formørkelser. Lys et hvidt fra N. 56° V., fri S. om Alholmen, gennem V. og S. til S. 69° Ø., fri S. om Gulholmlu, rødt derfra gennem Ø. til N. 89° Ø. Flammens Højde: 14,2 m. Fyrhus. 60° 7' 50" N. Br. 5° 21' 55" Ø. Lgd.

Lyngø, Gansverosen, viser Et-Lys, c. 20 Lys i Minuttet. Lys et hvidt fra N. 23° V., fri Ø. om Leeskjærene og Stokkefluerne, til N. 5° V., fri V. om Aspøen med udenfor liggende Grunde, rødt derfra gennem N. til N. 75° Ø., fri S. om Tverangskjæ, hvidt derfra gennem Ø. til S. 37° Ø., fri Ø. om Plitskallen, grønt derfra gennem S. til S. 1° V., fri N. om Fugleslejn og Halstøinbaae, hvidt derfra gennem V. til N. 88° V., fri S. om Husefluerne, rødt derfra til N. 23° V. Flammens Højde: 12,4 m. Fyrhus. 61° 10' 5" N. Br. 4° 43' 35" Ø. Lgd.

Brændetid: 15de Juli—15de Maj.

Seljestokken, Nordfjord, paa Kleinaegneset, viser Lys med To-Formørkelser. Lys et rødt fra S. 35° Ø. til S. 7° Ø., fri V. om Østre Tekneskjærflua og Ureskallen, grønt derfra til S. 3° Ø., fri V. om Vestre Tekneskjærflua, hvidt derfra gennem S. til S. 1° V., fri Ø. om Drageskjærflua, rødt derfra gennem V. til N. 68° V. Flammens Højde: 5,0 m. Fyrhus. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 61° 39' 55" N. Br. 4° 59' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 179).

2318. Hindring. Blauen Balje. Aussen Jada. Tyskland. Uden for Blauen Balje er i 14 m Vand fundet en Hindring med 5 m Vand. 53° 48' 14" N. Br. 7° 58' 45" Ø. Lgd.

2319. Barre dannet. Brauer Platen. Oster Ems. I Indløbet til Oster Ems er Juister Riff ved Tønde 03 forhindet med den NØ-lige Udløber fra Brauer Platen med en 5 m Barre. 53° 39' 55" N. Br. 6° 43' 21" Ø. Lgd.

2320. Afmærkning. Wester Ems. I Ems er en rød Spiritønde W F a med Baljon udlagt i 13,4 m Vand mellem Tønderne W F og W G. 53° 34' 38" N. Br. 6° 37' 18" Ø. Lgd. Den sorte Baaketønde ved Foreningen af Wester Ems med Riffgat er flyttet 500 m V. hen og er nu rød og sort stribet.

2321. Vragtønder inddraget. Westgat. Zeegat. Holland. I Westgat er de to Vragtønder ved Vraget af »Rohilla«, tæt ved Spidstønde Nr. 2 inddraget. Pan Stedet er der ikke under 5,4 m Vand. Spidstønde Nr. 2: 52° 55' 42" N. Br. 4° 36' 49" Ø. Lgd.

2322. Vrag borttaget. Texelstroom. Vraget af den ved Eenhoornplant i Farvandet Ø for Texel sunkne Tjalk er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2213. Kjøbenhavn 1908).

2323. Lystønde udlagt. Gaatje. Zuiderzee. I Gaatje er udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 52° 55' 45" N. Br. 5° 4' 14" Ø. Lgd.

2324. Dybde. Vlissingen Red. Den mindste Dybde paa Vlissingen Red er 7,2 m, i S. 40° Ø. fra det store Taarn, og i S. 45° V. fra Rittem. 51° 25' 51" N. Br. 3° 35' 23" Ø. Lgd.

2325. Mærketønde udlagt. Fyrskibet »Ruytingen«. Dunkerque, Frankrig. En hvid Spiritønde er som Mærketønde udlagt i 33 m Vand. 50 m SV. for Fyrskibet »Ruytingen«. 51° 14' 19" N. Br. 2° 12' 37" Ø. Lgd.

2326. Fyrskibet »Snow« midlertidig ombyttet. Dunkerque. Fyrskibet »Snow« er midlertidig ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Lys- og Kløkketønde, mærket »Snow«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek.

2327. Tønde flyttet. South Scroby. Yarmouth. England. South Scroby Tønde er flyttet 2Kbl S. 54° V. hen og ligger nu 3/4 Sm N. 51° Ø. fra Corton Kirke, og i S. 34° Ø. fra East Caister Kirke. 52° 33' 5" N. Br. 1° 49' 2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

2328. Kløkketønde udlagt. Foul Holme Sand. Humber. En rød Kløkketønde er, for at afmærke Lossepladsen, udlagt paa Foul Holme Sand, 1 Sm N. 46° Ø. fra den sorte Tønde Nr. 9 og S. 68° Ø. fra Tønde Nr. 10. 53° 40' 2" N. Br. 0° 10' 2" V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

terne paa Thisted V.-Mole er flyttet til den nye V.-Moles Yderende, og staar nu 163 m SØ. $\frac{1}{2}$ S. fra Bagfyret. I øvrigt er Fyrene uforandret.

Det midtertidige Fyr er slukket. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 472. Havne-Lods, Side 112. Fyr-Fort., Nr. 399). (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 725. Kjøbenhavn 1908).

2304. Bro bygget. Gjørsøej. Roskilde-Fjord. Isefjord. En ny, 6, 25 m lang Bro er bygget ved Gjørsøej, c. 30 m S. for den gamle. Dybdun ved Brohovedet er 2 m. Broen tilhører Selskabet »Baaelarten Lyndby-Roskilde«. (Kort Nr. 120 og 151. Danske Lods, Side 505. Havne-Lods, Side 365).

2305. Almerkning. Guldborg-Sund. Smølands-Farvandet. I Guldborg-Sund er Almerkningen forandret som anført i »Efterretninger for Søfarer« Nr. 30/1466 Kjøbenhavn 1907, men da den detaljerede Opmåling af Runden fra Alstrup Rende til Havnen ikke er fuldført, kan Rettelserne ikke foretages i Kortet.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2306. Vrag uskadeliggjort. Sandhameren SV. Østersøen. Vraget af det 5 Sin S. 59° V. fra Sandhameren sunkne Skib er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 14 m. Lystonden er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 2089. Kjøbenhavn 1908).

2307. Grund fundet. Timmerløben. Kalmar-sund. Sverrig. En 2, m Grund er fundet i Farvandet til Timmerløben. 56° 58' 11" N. Br. 15° 27' 42" Ø. Lgd.

2308. Farvand afmærket. Aspö-Kotka. Viborg Distrikt. Finske Bugt. Finland. I Farvandet Aspö-Kotka, mellem Veitkari og Viraluto er følgende Sømærker udsat: En Stage med Kryds ved Saaran Matala. 60° 16', N. Br. 27° 16', N. Lgd. En sort og hvid Stage med to Koste V. for Veitkaren Matala. 60° 16', N. Br. 27° 15', N. Lgd. Ø. for samme Grund en hvid og rød Stage med to Koste. 60° 16', N. Br. 27° 15', N. Lgd. Ø. for Loukeen Matala en hvid og rød Stage med to Koste. 60° 16', N. Br. 27° 14', N. Lgd. Ved Yllahden Matala en Stage med Kryds. 60° 17', N. Br. 27° 13', N. Lgd. V. for Kivikaren Matala en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 17', N. Br. 27° 13', N. Lgd. V. for Løton Matala en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 17', N. Br. 27° 13', N. Lgd. V. for Poljuntala en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 17', N. Br. 27° 13', N. Lgd. S. for Länssören Pää en rød Stage med Kost. 60° 17', N. Br. 27° 13', N. Lgd. N. for samme Grund en hvid Stage med Kost. 60° 18', N. Br. 27° 13', N. Lgd. S. for Arvids Grund en rød Stage med Kost. 60° 17', N. Br. 27° 13', N. Lgd. (Kort Nr. 155).

2309. Lodstieneste. Pillan. Tyskland. I Pillan Solhavn finder nu Ledtægelse af Soldeker med lodsigtige Skibe ogsaa Sted om Natten.

2310. Midlertidig Spørring. Svinemunde. Paa Grund af Arbejder ved Ø-Molen i Swine kan Havnen i nogle Dage være spærret for kortere Tid. Et grant Flag paa Fyrtaarnet er Signal for Spørringen. Anvisninger fra Lods- og Politifartøjer skal ubetinget følges.

2311. Fyr atter tændt. Papenhake. Papenwasser. Papenhake Fyr er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 2034. Kjøbenhavn 1908).

2312. Taagesignal forandret. Grefswalder Øie. Taagesignalet paa Grefswalder Øie gives fra 1ste Oktober 1908 med To-Skud hver 5 Minutter. 54° 15' 2" N. Br. 13° 56' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

2313. Fortøjnings. Kielør Havn. I Kielør Havn er to røde Fortøjningsudlæg paa 54° 23' 7" N. Br. 10° 12' 7" Ø. Lgd. og 54° 23' 2" N. Br. 10° 12' 2" Ø. Lgd. Fortøjnings A 19 er permanent inddraget.

II. Kattegat og Skagerrak.

2314. Fyrlampe tændt. Reierskjer. Lillesand. Norge. Paa Reierskjer ved Lillesand er tændt en Fyrlampe, der viser hurtigtblinkende Lys. Lysset er hvidt i Løbene med Ø. og V. og over Søen mellem Langboerne og Skjærgrundene, i øvrigt rødt eller grønt.
Nærmere Meddelelse senere.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2315. Fyrlampe tændt og forandret. Norge. Ved Andenes er følgende Fyrlampe tændt:

Mololmen viser Lys med To-Formørkelser. Lysset er grønt fra S. 33° V. gennem V. til N. 79° V., fri N. om Stortarren, hvidt derfra til N. 43° V., fri V. om Sreboen, rødt derfra gennem N. til N. 45° Ø., fri V. om Flyndra, grønt derfra gennem Ø. til S. 85° Ø., fri N. om Seingen, rødt derfra til S. 55° Ø. Flammens Højde: 17 m. Fyrhus. 69° 19' 40" N. Br. 16° 4' 40" Ø. Lgd.

Andenes Havn, paa Molen, viser Lys med Tre-Formørkelser. Lysset er rødt fra N. 11° V. til N. 26° V., fri V. om Sandaldene, hvidt derfra til N. 29° V., fri Ø. om Nordre Senholmbøen, grønt derfra gennem V. til S. 77° V., midt i Farvandet N. om Kijtn, og hvidt, svagt Lys ind mod Havnen. 2, m Baen ligger i den hvide Vinkel. Under Indsejlingen gaar man fri Ø. om den, ved at holde ind i Fyrets røde Vinkel, naar Sandaldene er passeret, hvilket ses paa, at Lysset i Beringen Fyrlampe skifter fra rødt til grønt. Flammens Højde: 8, m. Lille, oktoberet Fyrlhus. 69° 19' 45" N. Br. 16° 8' 10" Ø. Lgd.

Bruendtid: 15de August—30de April.
Boringen Fyrlampe, ved Andenes, er forandret og viser nu grønt Lys fra N. 86° V., midt i Farvandet mellem Karpuskjær og Erthan, til N. 64° V., fri N. om Børene.

Laukvik Fyrlampe er forandret. Lysset er nu grønt fra N. 63° V., fri S. om Tinterskallen, til N. 52° V., fri N. om Krokinds-skallen, rødt fra N. 5° Ø., fri V. om Sturdsfaldet og Havboerne, til N. 24° Ø., fri Ø. om Hekkelshallen. (Kort Nr. 89).

2316. Maalømræsa Fyrstine. Baen Oksevækkaren, paa hvilken det bryder med svar Sø, ligger tæt N. for Maalømræsa Fyrstine. Man bør derfor for Indgaaende, naar man har Lille Brems Fyrlampe i Sø, holde lidt S-Skel i Fyrene, hvorved man ogsaa gaar vel fri af Helligboerne. 65° 0' N. Br. 10° 53' Ø. Lgd.

2317. Tænding af Fyrlamper. Den 1ste Oktober 1908 tændes følgende Fyrlamper:

Svalandsnes, Søndhordland, paa Kobskjær, viser Lys med To-Formørkelser. Lysset er hvidt fra N. 39° V., fri Ø. om Titteløns, til N. 26° V., fri V. om Idholmene, grønt derfra til N. 4° V., fri Ø. om Idholmene, hvidt derfra gennem N. til N. 15° Ø., fri V. om Bongsen og V. om Sætrørens paa Halsnø, rødt derfra til N. 78° Ø., fri S. om Borggrund, hvidt derfra gennem Ø. til S. 89° Ø., fri N. om Ramsn, grønt derfra til S. 67° Ø., fri S. om Brallønnen og Storflua, hvidt derfra til S. 49° Ø., fri N. om Husø, rødt derfra gennem S. og V. til N. 39° V. Flammens Højde: 6, m. Fyrhus paa Stenvarde. 59° 41' 13" N. Br. 3° 36' 50" Ø. Lgd.

Grovølophen, i Languenen, viser Lys med To-Formørkelser. Lysset er rødt fra S. 14° V. gennem S. til S. 6° Ø., fri Ø. om Hystadlin og Høvenes, hvidt derfra til S. 26° Ø., fri V. om Hilde, grønt derfra til S. 36° Ø., fri Ø. om Hildeskjærene, hvidt derfra til S. 39° Ø., fri V. om Hugnhammer, rødt derfra gennem Ø. til N. 11° Ø., fri V. om Fjærveln, hvidt derfra gennem N. til N. 5° V., fri Ø. om Trensøet, grønt derfra til N. 16° V. Flammens Højde: 8 m. Fyrhus. 59° 50' 30" N. Br. 5° 32' 35" Ø. Lgd.

Landrøimpynten, i Languenen, viser Lys med Formørkelser. Lysset er rødt fra S. 73° Ø. til S. 49° Ø., fri S. om Tysneslandet og Nessen, hvidt derfra til S. 18° Ø., midt i Indløbet til Vesvik, grønt derfra gennem S. til S. 52° V., rødt derfra gennem V. til N. 81° V., fri N. om Radholmene og Østrensboerne, hvidt derfra til

Sundsvall og ved Västra Håsholmen i Karlskrona Skærgaard. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2298. Kjøbenhavn 1908).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Japann:

R 321 Anchorage on the East Coast of Korea.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 55.

Forestaende Flytning af Lystønde. Udlægning af Sømærke.

Ostindiefarver-Grund. Sundet.

Den 1ste Oktober d. A. eller snarest muligt derefter flyttes Lystønden »Ostindiefarver-Grund« ca. 7 Kbl. NV. hen, saa at den kommer til at ligge i ca. 16 m Vand, 2 1/2 Kbl. NØ. for den fundne Stenrøse med 6,9 m Vand. Lystønden skifter Navn og benævnes derefter »Gilleleje-Flak N.« 56° 9' 8 N. Br., 12° 18' 0 Ø. Lgd.

Samtidig udlægges et Styrhords Sømærke med rød Stage og 2 opadvendte Koeste paa Lystøndens nuværende Plads.

Marineministeriets Admiraltets-Departement, den 10. August 1908.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 70.

Fyr slukket. Sjællands-Rev. Kattegat.

Førerer af Dampskibet »Benedikt« meddeler, at Baakefyret paa Sjællands-Rev er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

Marineministeriets Admiraltets-Departement, den 30. September 1908.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 71.

Fyr i Uorden. Taars. Store-Belt.

Taars Vinkeltyr viser fejl Karakter.

Det vil snarest muligt atter blive bragt i Orden.

Marineministeriets Admiraltets-Departement, den 30. September 1908.

2329. Fyrskibet »Middle« atter udlagt. Humber. Fyrskibet »Middle« er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 519. Kjøbenhavn 1908).

2330. Frag. St. Margarets Hope Ankerplads. River Forth. Skotland. Paa St. Margarets Hope Ankerplads ligger Frag sunket saaledes: Vraget af Dampskibet »Ruby«, 5 1/2 Kbl S. 7° V. fra Dhu Craig. Der er 10' m Vand over Vraget. 56° 0' N. Br. 3° 27' V. Lgd. Vraget af Dampskibet »Skuldar«, 6 1/2 Kbl S. 5° V. fra Dhu Craig. Der er 12' m Vand over Vraget. Master og Skorstenene er udlagt af begge Vrag.

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2331. Fortøjtønde udlagt. Dover. England. I Dover Admiralty Harbour er udlagt en Fortøjtønde Nr. 1, 250 m N. 55° Ø. fra Fyret paa Prince of Wales Pier. 51° 7' N. Br. 1° 19' 7' Ø. Lgd.

2332. Tønde flyttet. Luns Deep. Morecambe Bay. Lys- og Klokketønden »Luns« er flyttet 6 1/2 Kbl S. 58° V. hen og ligger nu 3,7 Sm N. 70° V. fra Rossall Landmærke. 53° 56' N. Br. 3° 8' V. Lgd.

2333. Tønde udlagt. Campton Loch. Skotland V.-Kyst. En sort Stump-tønde er udlagt i Campton Loch i 8,2 m Vand, 100 m S. 75° Ø. fra Fyret paa den ny Pier. 55° 25' N. Br. 5° 36' V. Lgd.

2334. Grund fundet. North Rona N. Skotland N.-Kyst. En Klippe med 2 m Vand er fundet 2 Kbl N. 17° Ø. fra N.-Pynlen af den lille Ø ud for N.-Enden af North Rona. 59° 8' N. Br. 5° 49' V. Lgd.

2335. Tønder inddraget. Stornoway. Hebrider. I Stornoway Harbour er Spiritønden 130 m N. 87° Ø. og den hvide Fortøjtønde 330 m N. 64° V. fra Flagstangen paa Pier Nr. 1 inddraget. Flagstangen: 58° 12' N. Br. 6° 23' V. Lgd.

2336. Dagsmærke flyttet. Fyrskibet »Coningbeg«. Irland S.-Kyst. Paa Fyrskibet »Coningbeg« er Dagsmærket flyttet til Papegejemasten. Fyret vises fra Stormasten. 52° 2' N. Br. 6° 39' V. Lgd.

2337. Baaker opført. Glengarriff Harbour. Bantry Bay. Irland. I Glengarriff Harbour er følgende Baaker opført: En hvid, 2 m høj Støtte paa SV.-Pynen af Øen Illanureeven, 7,0 Kbl S. 47° Ø. fra Skorstenen paa East Garinish Island. En hvid, 3 m høj Baake paa Fastlandet, c. 2 1/2 Kbl ØNØ. for den foran nævnte. En 3 m høj Stage med hvid Ballon paa Yellow Rocks V.-Ende. En 3 m høj Stage med hvid Ballon paa Carrigskye V.-Ende. 51° 44' N. Br. 9° 32' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2338. Fyr tændt. Lannion. Brest. Frankrig. Paa Molenne ved Torpedobaudhavnen Lannion er tændt følgende midlertidige Fyr: Paa S.-Molens Ø.-Hoved et rødt Fyr, der lyser fra c. S. 35° Ø. gennem Ø. til c. N. 33° Ø. Paa S.-Molens V.-Hoved et grønt Fyr, der lyser fra c. S. 1° Ø. gennem S. og V. til c. N. 69° V. Paa V.-Molens Hoved et rødt Fyr, der lyser fra c. S. 77° Ø. gennem S. til c. S. 36° V. V.-Molens Hoved: 48° 22' 20" N. Br. 4° 30' 40" V. Lgd.

2339. Fyr atter tændt. Grand Tabou. Côte d'Ivoire. Afrika. Grand Tabou er tændt. Fyr atter tændt. 4° 25' N. Br. 7° 22' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1998. Kjøbenhavn 1908).

2340. Afmærkning. Robert Hafn. Lüderitz Bucht. Mellem Øerne Pinguin og Haifisch ligger nu følgende midlertidige Tønder: En sort Tønde med sort Ballon i 9 m Vand, 412 m S. 78° V. fra Øen Pinguin S.-Spids. En sort Tønde med sort Ballon i 9 m Vand, 220 m S. 33° V. fra samme Punkt. En hvid Tønde, der skal males rød, med rød Ballon i 10 m Vand, 885 m N. 6° V. fra Lüderitz Baake paa Øen Haifisch. Man skal gaa S. om de sorte og N. om den hvide Tønde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1223. Kjøbenhavn 1908).

2341. Fyrskibet »Pollock Rip« midlertidig ombyttet. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Pollock Rip« Nr. 47 er midlertidig om-

byttet med Reserveryskib Nr. 9. Fyrene er uforandret, men Taagesignal gives med Klokke i Stedet for med en 12. Tomme Dampfløjt.

2342. Lystønde Inddraget. *Cow and Call*. Connecticut. *Cow and Call* Lystønde Nr. 10½ er ombyttet med en Spiritønde Nr. 10½. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2006. Kjøbenhavn 1908).

2343. Fyr forandret. *Murrerkill River*. *Delaware River*. *Murrerkill River* forreste Ledelyr er flyttet 6 m tilbage i Fyrlinien. Flammens Højde: 7,5 m. 390 3' 27" N. Br. 75° 23' 57" V. Lgd. Baglyrets Højde er forøget til 18,5 m.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2344. Petroleums Brand slukket. *Tampico*. Mexico. Branden i San Gerónimo Petroleums Kilder er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1790. Kjøbenhavn 1908).

2345. Afmærkning forandret. *Boea Chica*. *Cartagena*. *Colombia*. I *Boea Chica* er en rød Spidstønde udlagt 5,5 Kbl S. 81° Ø. fra Fort San Fernando Fyr, og i N. 59° Ø. fra Fort San José S.-Kant. Den sorte Stumpstønde 6½ Kbl N. 69° Ø. fra Fort San Fernando Fyr er inddraget. Fort San Fernando: 10° 19' N. Br. 75° 36' V. Lgd.

2346. Forandring af Fyr. *Piedras Cay*. *Gardnas Bay*. *Cuba N.-Kyst*. *Piedras Cay* Fyr skal forandres til et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser To-Blink. Midt i Oktober 1908 slukkes derfor Fyret, og der tændes et midlertidigt, hvidt Fyr, som hver 20 Sek. viser afvekslende To-Formarkelser og Br-Formarkelser. Flammens Højde: 15 m. Synsviddens: 8½ Sm. Hvid Mast ved Fyrpasserhuset. 23° 14' 10" N. Br. 81° 7' 20" V. Lgd.

2347. Grund findes ikke. *Porto Rico N.-Kyst*. 3,5 m Grunden N. for *Tortugeros* Havn findes ikke og er udlagt af Korlet. 18° 30' 30" N. Br. 65° 27' 30" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2348. Fyrs Lysvinkel. *Botafoch*. *Ibiza*. *Balearske Øer*. *Botafoch* Fyr lyser fra S. 22° Ø. Pennen Ø. og N. til N. 83° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2284. Kjøbenhavn 1908).

2349. Uddykning. *Santa Venere*. *Italien V.-Kyst*. I *Santa Venere* Havn foretages Uddykning. Naar Uddykningsmaskinen om Natten arbejder i Løbet, viser den en hvid Lanterne.

2350. Fyr slukket. *Finme*. *Bærrig-Ungarn*. Det røde, faste Fyr paa Enden af *Marin Theresa* Bølgebrøder i *Finme* Havn er slukket og Fyrluset borttaget.

2351. Grund fondet. *Ben Dikrovia V.* *Kanal Mezzo*. En stejlt afbaldede 5 m Grund er fundet 1700 m N. 29° V. fra *Bahnjæs N.-lige Ø* og i N. 81° Ø. fra N.-Sjidsen af *Ben Manjak*. 49° 53' N. Br. 15° 20' Ø. Lgd.

2352. Fyr flyttes. *Samana*. *Tyrkiet*. Den 28de September 1908 flyttes *Samana* Fyr 780 m S. 50° Ø. henu og kommer da til at stå 863 m inden for *Landtangsens* Yderende. Fyret bliver i øvrigt uforandret. 40° 47' 36" N. Br. 19° 20' 48" Ø. Lgd.

2353. Mindre Dybde. *Jibran Red*. *Donau*. *Sortehav*. *Rusland*. Da Grunden ud for *Donau* Munding er tillaget, naar Ledelinien *Jibran Kirke* og *Baake* overet i N. 68° V. nu over 1,5 m Vand. Baaken skal snart mulig flyttes N. efter.

2354. Baake atter opført. *Berezan*. *Sortehav*. *Baaken* paa S.-Banden af *Ben Berezan* er atter opført. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 977. Kjøbenhavn 1908).

2355. Fyr forandret. *Novorossisk*. *Sortehav*. *Lysvinklen* i Fyret paa *Hovedet* af *Novorossisk Mole*, der mellem Revet ud for *Pynt* *Sudseluk* og *Penai* *Banke*

viser hvidt, fast Lys med røde Blink, viser nu rodt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 11 Sek.

2358. Fyrs Lysvinkel. *Port Said*. *Egypten*. *Port Said* Hovedfyrt lyser fra N. 77° V. gennem N. og Ø til S. 55° Ø. 31° 15' 48" N. Br. 32° 18' 55" Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2357. Forandring af Fyr. *Manora*. *Karachi*. *Forindien V.-Kyst*. Om trent den 1ste Oktober 1908 slukkes *Manora* Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa *Pytharnets Galleri*. Flammens Højde: 42,7 m. Det lyser fra S. 54° Ø. gennem S. og V. til N. 54° V. 24° 47' N. Br. 66° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1661. Kjøbenhavn 1908).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2358. Tønder flyttet. *Confucius Channel*. *Yang Tse Kiang*. *China*. I *Confucius Channel* er *Southeast Spit* Tønde flyttet 7 Kbl N. 75° V. hnu og ligger nu 2,5 Sm S. 80° Ø. fra *Leo Point* Baake, som staar paa 31° 36' N. Br. 121° 14' Ø. Lgd. *Acleon* Tønde er flyttet 2 Kbl N. 49° Ø. hnu og ligger nu 4,5 Sm N. 30° V. fra *Leo Point* Baake.

2359. Grund afmærket. *Encounter Rock*. *Ryojin Ko* (*Port Arthur*). *Kwang Tung*. I Nærheden af *Encounter Rock* er udlagt tre røde, pyramideformede Bøjer: Nr. 1, 4 Sm N. 62° Ø. for Klippen. 38° 36' 15" N. Br. 121° 42' 30" Ø. Lgd. Nr. 2, ½ Kbl NØ. for Nr. 1. Nr. 3, ½ Kbl Ø. i N. ¼ N. for Nr. 1. Den røde, cylindriske Tønde NØ. for Klippen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1737. Kjøbenhavn 1908).

Karantænebestemmelser m. m.

2380. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet bekendtgør d. 21de September 1908:

§ 1. Indtil videre skal enhver, der fra noget Land, lige overfor hvilket Sundhedsanstaltninger i Medfør af Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 Alsnit 2. l. er sat i Kraft, ad Søvejen vil begive sig ind i Riget, af Karantænekommissionen eller Toldensynet afføres sit fulde Navn og sit Bestemmelsessted her i Riget og saa vidt muligt sin Bopæl der.

Disse Oplysninger skal uopholdelig, saa vidt muligt ad telegrafisk Vej, meddeles Politiet paa Bestemmelsesstedet. Forinden saadan Meddelelse er afgaaet, maa den rejsernde ikke betredes videre.

§ 2. Politiet har, under Medvirkning i fornødent Omfang af Sundhedskommissionerne, at trafte Foranstaltninger til, at de Personer, om hvis Ankomst der i Henshold til § 1 medtages Underretning, indtil Udlobet af 5de Dagen efter deres Ankomst her til Landet lyses en Gang daglig af en dertil antagen Læge. Til dette Glemed kan det af Lægen paalægges dem til en bestemt Tid at Dagen at holde sig hjemme i deres Bolig.

§ 3. Det i Medfør af § 1 opgivne Bestemmelsessted maa vedkommende i de ofter Antkomsten nærmeste paafølgende 5 Dage ikke forandre uden at opgive sit nye Bestemmelsessted og saa vidt muligt sin Bopæl paa dette for Stedets Politii, som deraf telegrafisk skal underrette Politiet paa det nye Bestemmelsessted, for saa vidt dette ikke er uden for Riget. Paa samme Maade forholdes ved enhver Forandring af Opholdssted inden for den orenangivne Tidsgrænse.

2381. Karantæne Stationer i Sverrig. Forinden de tidligere anførte Karantæne- og Observations-Stationer findes Observations Stationer ved *Juniskiren* uden for

ank. Krønstadt 28./9. — Fylla, Rasmussen, ank. Trångsund 27./9. — Kathrine, Hansen, ank. Itzehoe 27./9. — Zampa, Petersen, ank. Nakskov 27./9. — Severine, Hansen, ank. Stralsund 28./9. — Faders Minde, Nielsen, ank. Kolbykaas 28./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Riga 29./9. — Zenitha, Jensen, ank. Highbridge 29./9. — Venus, Jensen, ank. St. Valery 28./9. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Danzig 29./9. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Umeå 29./9. — Guldborg, Jørgensen, ank. Drøbak 30./9. — Capella, Hansen, ank. Soderhamn 30./9. — Minerva, Fuglsang, ank. Dysart 29./9. — I. Leif, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 29./9. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Greifswalde 29./9. — Valdemar, Andersen, ank. Göteborg 30./9.

Ero. Laura, Jensen, afg. St. Johns 26./9. til Gibraltar f. O. — Altha, Albertsen, ank. Neustadt (Holsten) 26./9. — Olga, Bønnelykke, ank. Ljusne 27./9. — Adèle, Kock, ank. Heiligenhafen 27./9. — Spica, Boye, ank. Swinemünde 27./9. — Alma Marie, Hansen, ank. Rodvig 27./9. — Argus, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 28./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Trawemünde 28./9. — Th. Lohse, Boye, ank. Libau 27./9. — Forældres Minde, Christensen, ank. Paimpol 27./9. — Castor, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Hekla, Hermansen, ank. Fowey 28./9. — A. Maria, Andersen, ank. Riga 29./9. — Abba, Petersen, ank. Solvesborg 28./9. — Venus, Jensen, afg. Bonavista 28./9. til Lissabon. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Nauta, Starke, ank. Napoli 28./9. — H. H. Petersen, Christensen, ank. St. Vaast 28./9. — Concordia, Madsen, ank. Libau 29./9. — Emilie, Hansen, ank. Åhus 30./9. — Argo, Christensen, ank. Stranrar, Skotland 28./9. — Kiana, Christensen, ank. Drøbak 30./9. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Gelle 29./9. — Prøven, Schmidt, ank. Göteborg 30./9.

INDHOLD:

Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 2. Oktober 1908. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Oktober Maaned. — Skoleskibet »Viking«. — »Milobalt« Charter. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfartende. — Kjøbenhavns Børskurs.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

late Klases Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og late Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Det kongl. oktr. Sjøassurance Kompagni

i Kjøbenhavn. Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer. Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Sjøassurance. Telefon Nr. 124.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i Skibsproviant.

2 nye Kobbertanke til Salg,

indvendig fortinnet, hver rummende c. 100 Potter, Dimensioner 26 1/2" høje, 26" lange, 7" brede, torsnede med to Afløbshaner.

Albert Jensen, St. Annæ Plads 14, Telf. 7488.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Sept. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	82 3/4 — 1/2	82 1/4	83
Danmark	—	—	—
Norden	—	78 1/2	79 1/2
Kjøbenhavn	—	44	45 1/2
Carl	68 1/4 — 1/2	68 1/4	68 1/2
Dannebrog	—	68	70
Skjold	—	—	—
Urania	—	—	—
Union	—	45 1/4	46 1/2
Dampsk. af 1896	—	67	69
Hejmdal	—	—	—
Østasiatiske	117 1/2 — 118	117 3/4	118
Østersøen	60	58	62
Nordøen	—	—	—
Gorm	69 1/2 — 70	69	71
Torm	—	—	—
Inga	—	41	48
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	38	37 1/2	38 1/2
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	—	94	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	83	83 1/2
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.	87	86 3/4	88
4 % — — 2. Serie ..	—	92	92 3/4
4 % — — 1. — ..	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..	—	86 1/2	88
4 % — — 7. — ..	—	91 1/2	92 1/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..	—	91	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	—	—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	152 1/4 — 3/4	152 1/2	153
Privatbank	97 1/4 — 96 3/4	96 3/4	97
Landmandsbank	—	127 1/2	128
Handelsbank	130	129 1/4	130
Grundejerbank	23 3/4	23 3/4	24
Burm. & Wain	52 1/4	52 1/2	53
Helsingørs Jærnsk.	—	95 1/2	96 1/2
Sukkerfabr.	216 1/2 — 215 1/4	216	216 1/2
Bryggeri Aktier	150 — 1/4	150 1/4	150 3/4

Vekselkursen d. 29. September 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.13	18.10
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.40	—
Wien	—	—

Notering paa Berlins Børs d. 29 September 1908.

Russiske Noter	214.45
4 % Russiske Consols	86.20
3 1/2 % — — Boden Kredit	76.80
5 % Mexikanske 1899	101.50
5 % Rumænske Stats	101.20
4 % — — 1890	92.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 40,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 28,000, „Dansk-Russisk“ 58,000, „Østasiatisk“ 116,000, „Union“ 4,000, „Hejmdal“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{3}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faaes hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsén, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

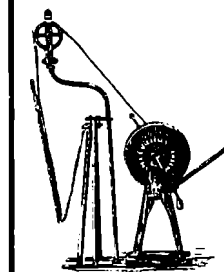
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditrossinger, til billige taatte
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredder 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 62.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 6. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3083 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davls Farver — Bitumen Paint
Slanges af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.



De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

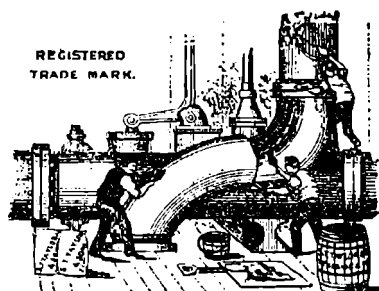
Frugtvine og Likører
Condensoret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdøles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

S. T. TAYLOR & SONS
Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmateriale
af Infusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapskiler og Skrueakser leveres fuldt færdige.
Smearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

I. S. V. Weilbach,

Søjl- og Flagmager.
Kgl. Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



Alger. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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.

V. Larsen. Fedeveareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølback, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgetør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

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 Vestor 510.

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.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.

Træffes 12-2, 4-8 Aften, Søndag 10-11.

Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra

Wallis Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendt ved enhver Nybygning el. Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syrer i Skibe

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne i Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB

Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

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.

Bogø Navigations-skole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende. Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns

Navigations-skole

flytter i Løbet af Sommeren til Ny Toldbodgade Nr. 3, Hj. af St. Annæ Plads, hvor der indrettes tidssvarende Lokaler til Skole, Betjening samt Beboelse for Bestyreren og et begrænset Antal Elever. Skolens nuværende Adresse er Holmens Kanal 18. Telf. 19641.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen.“

Telefon 7262.

M. A. Jørgensen

Muskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarifexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, Ø.

Telf. Øbro 1126 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent.“

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabriker

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.

Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets Kort.

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

PALLE-SØRENSEN EFTF.

Lager af Ulre, Barometre, Termometre, Brillor, Pincenez, Kikkerter.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

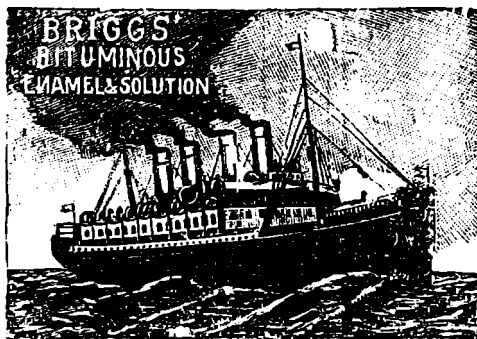
Al Slags Proviant til Udførsel.

Lager af alle Skibsrekvisitter.

Fabriks Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Encefhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
KJØBENHAVN.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901-6886. • Tigr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paalægges varm $\frac{1}{16}$ tyk — paa alle saadane indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Det.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts

selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af

Stoppebæsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

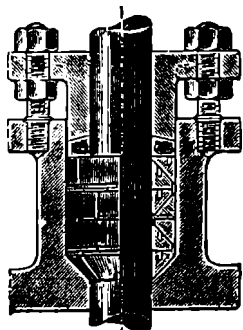
Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere. Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevie Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

Sct. Jacobsgade 9.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratør.

De bedste Varer her paa Pladsen.

Kjøbenhavn, d. 6. Oktober 1908.

Gennem Ritz. Bur. har Det forenede Dampskibsselskab d. 3. ds. udsendt nedenstaaende Meddelelse:

»Efter derom udtalt Ønske fratræder Direktør Chr. Kronman med Bestyrelsens Samtykke Stillingen som 2. Direktør i Det forenede Dampskibs Selskab; dog vil Direktør Kronman fremtidig paa forskellige Omraader vedblive at være knyttet til Selskabet.»

I Anledning af Direktør Kronmans Fratræden har Selskabets administrerende Direktør, Hr. Cold overfor »Nationaltidende« udtalt følgende:

Grunden til Direktør Kronmans Tilbagetræden maa først og fremmest søges i et Ønske hos ham selv, et Ønske, der opfyldes samtidig med, at Selskabets indre Administration ændres. Fremtidig vil der kun blive to Hovedgrene: Fragtafdelingen under Direktør John Larsen, Udrustnings- og Passagerafdelingen under Selskabets hidtidige tekniske Direktør, Høst.

Men Direktør Kronman, med hvis Virksomhed Bestyrelsen har været udmærket tilfreds, skilles saaledes fra os med fuld Hønnør og vil forøvrigt fremtidig paa forskellig Maade assistere Selskabet. Han vil saaledes vedblive at repræsentere os i Dampskibsrederforeningen, i The Baltic and White Sea Conference, i Union Shipping Co. m. m. Ligeledes vil han nu og da komme til at foretage Rejser for os. Jeg haaber, at vi saaledes skal kunne fortsætte Samarbejdet paa flere Omraader.

Der er ikke fastslaaet nogen endelig Termin for Direktør Kronmans Tilbagetræden, men antagelig har han afviklet sine Forretninger ved Nytaarslid.

I The Baltic and White Sea Conference's September Cirkulære har Konferencens nyvalgte Præsident Hr. Lars Krogius, Helsingfors, skrevet nogle varmtfølte og sympatiske Mindeord over afdøde Thomas Cairns — Ord, hvis Vægt ligesom øges, naar man betænkter hvor betydelig en Andel Cairns havde i Konferencens Tilbliven og dens stedse voksende Indflydelse.

Efter Cirkulæret gengiver vi nedenstaaende Slutningen af Hr. Krogius' Artikel:

Thomas Cairns was one of our most energetic and capable men, and we could ill afford to lose him. It was our hope and intention to see him as our President for many years to come. The prominent position he held in mercantile and political Circles in England enabled him to inspire respect and interest for our work in many an important quarter far beyond our sphere.

His interest in our Association was great and never-failing from beginning to end. The best way for us to honour his memory is to well consider and remember the good advice he gave us, and especially his enthusiastic recommendation to believe that »Unity is strength«.

Amiable and kind in person, hospitable and open, a great capacity for work, devoted and true in friendship, he stands before us as a model-man. Our fullest and sincerest sympathies go out towards his memory for ever, and we feel proud and thankful of having counted him as Member and Acting President of our Association.

Direktør Ballin om Spørgsmaalet »Ny og gamle Baade«. Af en Række interessante Udtalelser, som Generaldirektør Ballin fra Hamburg-Amerika-Linien nylig er fremkommet med til »Berliner Tageblatt« kan her anføres, hvad Generaldirektøren oplyser om det, han kalder de konkurrerende Selskabers svage Punkt, nemlig den enorme Forøgelse af Udgifterne til

Bygning af Luksusdamperne. Den første Hurtigdamper som Hamburg-Amerika-Linien lod bygge, var »Auguste Victoria« i 1889, den kostede kun 4 Millioner Mark, og var i lang Tid Favoritbaad paa Atlanterhavet. Den overfløjedes imidlertid snart af Baade fra engelske Selskaber, og Hamburg-Amerika gik derfor i 1891 til Bygning af »Fürst Bismarck«, der kom til at staa i 6½ Mill. Mark. Saa indførte Norddeutsche Lloyd den saakaldte Kejserklasse og Hamburg-Amerika fulgte efter med »Deutschland«, der begyndte sin Fart i Aaret 1900 og kostede noget over 11 Mill. Mark, derefter fulgte i 1906 »Kaiserin Auguste Victoria«, der kom paa c. 14 Millioner Mark. Nu bygger Norddeutsche Lloyd »George Washington«, der haade i Størrelse og Hurtighed skal slaa den sidstnævnte Baad, ligesom White Star Linien har to Baade under Bygning, der vil komme paa cirka 26 Millioner Mark hver. De bekendte Cunard Damperne »Lusitania« og »Mauretania« staar rimeligvis i en endnu højere Pris. Det, der er det gale herved, er efter Ballins Mening, at Forretningen ødelægges for de ny Lyksubaade af de gamle Baade, uden at disse tjener tilstrækkeligt ind til Selskaberne, og han har derfor udarbejdet et Forslag til de fem store Linier, der gaar ud paa, at der for hver første Klasses Passager indbetales 20 Mark og for hver anden Klasses do. 5 Mark i en fælles Kasse, der bliver at benytte til Opkøb af de gamle Skibe til Ophugning. Ved den heraf resulterende Reduktion af Atlanterhavs Flaaden og en fornuftig Regulering af Farten, mener Ballin, at det kan komme til en regelmæssig daglig Fart mellem Amerika og Europa, i Stedet for at der nu ofte paa en og samme Dag afgaar to Baade.

Den samme Helsebød for det allfor store Materiale, foreslaar Generaldirektøren de store Tramprederier. At faa alle under én Hat, er selvfølgelig ganske utænkeligt, men han foreslaar flere at slutte sig sammen og henlægge et lignende Fond som ovenfor omtalt, for derved at kunne skaffe gamle Baade definitivt ud af Verden, i Stedet for, som det nu oftest er Tilfældet, at de sælges til en Spotpris til et mindre Rederi, der som Følge af den billige Pris, til hvilken Baadene er anskaffet og ved de mindre Fordringer, der stilles til dem, konkurrerer med de store Selskaber. Med andre Ord, det er disse, der selv leverer Materiale til de generende Konkurrenter.

Danske Lloyd. Paa et Lørdag d. 3. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Danske Lloyd valgtes den konstituerede Direktør, H. B. Linnemann til Selskabets administrerende Direktør i Stedet for afdøde Generalkonsul van Haarst. Linnemann er en af Selskabets Stiftere og har siden dets Oprettelse i 1899 været Medlem af Bestyrelsen.

Fyr og Sømærker.

Marineministeriets Stilling til de af Selskabsfarten rejste Krav.

Efter at Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Begyndelsen af indeværende Aar fra Afdelingen for mindre Skibe havde modtaget en Henvendelse angaaende forskellige Fyr- og Afmærkningsforhold i danske Farvande, har Foreningen indbragt Sagen for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der velvilligt har taget Spørgsmaalet op overfor Marineministeriet.

Fra Ministeriet har Fællesrepræsentationen derefter modtaget nedenstaaende Svar, som under 30. September er tilstillet Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

»Under 8. Septbr., har den ærede Repræsentation her til med Anbefaling fremsendt en Genpart af en Henvendelse

fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende forskellige Fyr- og Afmærkningsforhold i vore Farvande med Anmodning om at søge udvirket, at de deri paa-klagede Mangler afhjælpes.

Ministeriet skal i denne Anledning udtale følgende:

ad Punkt 1) Ledefyr ved Løgstør.

Bevilling til Fyrlinie gennem den gravede Rende over Løgstør Grunde er allerede søgt i forrige Finansaar, og Arbejdet derved ventes fuldført i indeværende Aar.

ad Punkt 2) Lysbøje paa Kirkegrunden Nord for Vejro.

Naar Dansk Sejlskibsrederi-Forening om-taler, at det maa anses for et beskedent Ønske at faa anbragt en Lysbøje ved Kirkegrunden, erindrer Foreningen maaske ikke, at Marineministeriet fra mange andre Sider bliver anmodet om Opfyldelse af lignende Ønsker, og tilsammen taget repræsenterer saadanne Andragender et saa betydeligt Beløb, at man ikke magter at tilvejebringe det. Man skal iøvrigt gøre opmærksom paa, at der i Aar søges Bevilling til Forstærkning og Forandring af Vejro Fyr, ved hvilken der vil blive anbragt farvede Vinkler i Fyret, en Foranstaltning, som formentlig vil lette Sejlsadsen og formidske Savnet af en Lysbøje paa dette Sted.

ad Punkt 3) Forbedring af Møens Fyr.

Midler til Forstærkning af Møens Fyr er allerede oplagen paa Finanslovsforslaget for det kommende Finansaar i Henhold til Fyrvæsnets Byggeplan, der ogsaa forudsætter, at der det følgende Aar anbringes et Fyr paa Møens Nordkyst ved Hellehavn Nakke.

ad Punkt 4) Belysning af den vestlige Indsejling til Svendborg Sund.

At belyse Farvandet Syd for Fyen er en Opgave, som Ministeriet for Tiden ikke ser sig i Stand til at tilvejebringe Midlerne til. Hvad den vestlige Indsejling til selve Svendborg Sund angaar, skal man gøre opmærksom paa, at Belysningen af denne maa paahvile Kommunen, der ogsaa afholder Udgifterne ved Belysningen af den østlige Indsejling.

ad Punkt 5) Forandring af Klokketønden ved Bøgestrømmen.

Naar Sejlskibsrederi-Foreningen klager over, at denne Klokketønde er for svagt lydende, maa det betænkes, at Betingelserne for Funktioneringen af en Lydtønde, af hvad Art denne end maatte være, her er særlig vanskelige. Paa det læge Vand kan en Fløjetønde, lige saa lidt som en Klokketønde, med Allandsvind, paa Grund af den forholdsvis ringe Bevægelse i Vandet, komme til sin Ret, og dertil kommer, at der overhovedet er for ringe Vanddybde til Anbringelse af en brugelig Fløjetønde paa dette Sted.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S/S. Nr. 38/1907, afsagt d. 16. Septbr. 1908. Skibsfører Hans Jacob Poulsen som Fører og Ejer af Fiskekutteren »Alexandra« mod Grosserer Alfred Christensen som Repræsentant for Damperen »Hero«.

Damperen »Hero« af Drammen, der maaler 2,417,36 Reg.-Tons Netto, mistede paa Rejsen fra Baltimore til Aarhus med en Ladning Majs d. 3. April 1906 sin Skrue paa 58° 12' N. Brd. og 14° 12' V. Lgd.. Efter at 1ste og 2den Styrmand med 5 Mand af Besætningen var afsejlet med en af Skibets Redningsbaade for at forsøge

at naa Hebriderne og rapportere Stillingen — denne Baad maa anlages forulykket — drev »Hero« hjælpeløs om, indtil man Onsdag d. 11. April fik Land, Færøerne, i Sigte; om Natten blussedes og opsendtes der forgæves Raketter fra »Hero«, men først Torsdag d. 12. om Formiddagen, da »Hero« var i Nærheden af Store Dimon, blev den observeret af den færøiske Fiskekutter »Alexandra«, der med 15 Mands Besætning — inklusive Føreren Citanten, Hans Jacob Poulsen — var paa Vej ud til »Fære Bank« for at drive Fiskeri. Da Citanten saa, at »Hero«, der af den østgaaende Strøm og den vestlige Vind dreves ind mod Land, havde Nødsignal og var uden Kommando, sejlede han hen til Skibet, hvis Kaptajn spurgte om det var Færøerne, man havde i Sigte, bad Citanten komme om Bord og spurgte, om han havde noget Kort over Færøerne.

Citanten gik om Bord medtagende sit Specialkort over Færøerne. Han aftalte med »Heros« Fører, at han, som vidste, at der laa et Par Dampere i Trangisvaag, skulde sejle derhen medtagende en af »Heros« Styrmand og skaffe Assistance derfra. Spørgsmaalet om hvilken Betaling Citanten skulde have for sit Arbejde, var fremme under Forhandlingerne, men nogen endelig Aftale blev ikke truffen. Det maa antages, at Citanten har givet »Heros« Fører de fornødne Oplysninger om Strømforholdene ved Færøernes Vestkyst. Det var paa det daværende Tidspunkt »Østfald« (Strømmen satte Skibet Øst efter), men Kl. 2½ vilde Vestfaldet indtræde, og »Hero« vilde blive ført i nordlig og vestlig Retning. Kl. 9 om Aftenen vilde Østfaldet paany indtræde, og Skibet vilde paany blive ført Øst efter med Udsigt til at strande paa Sandøs farlige Vestkyst. »Heros« Kaptajn satte nu — som det maa antages efter Citantens Raad — et Varpanker ud for at standse »Heros« Drift Øst efter og derved bewirke, at »Hero« med indtrædende Vestfald kunde blive ført saa langt mod Nord, at det, naar Østfaldet atter indtraadte, drev Norden for Sandø fri af det Nord for denne Ø liggende Skær »Troldhoved«.

»Alexandra« ankom om Eftermiddagen til Trangisvaag, hvor den færøiske Damper »Grani« og den norske Damper »Sjofuglen« laa opankret. Begge disse Dampere gik samme Aften ud for at lede efter »Hero«. Medens »Heros« Styrmand gik om Bord i »Sjofuglen«, gik Citanten selv om Bord i »Grani« for at være behjælpelig med at finde »Hero«, og medens det overhovedet ikke lykkedes »Sjofuglen« at finde Skibet — denne Damper gik sluttelig ind til Thorshavn, hvor den alarmerede nogle der liggende Dampere, navnlig den Det forenede Dampskibsselskab tilhørende »Tjaldur« og Marinebaaden »Beskytteren« — lykkedes det næste Morgen »Grani« at opdage »Hero«, som virkelig, som forudsat, var drevet Nord om »Troldhoved« og nu havde kastet Anker inde under Hestøs Kyst.

Efter Citantens Fremstilling holdt han, indtil »Hero« var funden, stadig Udkig i »Granis« Styrehus; han gav Kaptajnen Anvisninger, og det var ham, der opdagede »Hero«. Først efter at »Grani« var kommen hen til dette Skib, ansaa han sin Mission som endt.

»Grani« og en samme Rederi tilhørende, noget større Damper »Smiril«, som senere blev hentet i Thorshavn af »Grani«, paabegyndte Bugseringen af »Hero«, der slæbtes fri af Hestø og ud i Skopenfjorden. Det var Meningen at slæbe »Hero« til Thorshavn, men dette Forhavende blev ikke ført til Ende af de nævnte to forholdsvis smaa Dampere. Da »Tjaldur« og »Beskytteren« op paa Formiddagen kom ud i Skopenfjorden, og Slæberen fra »Smiril« sprang, blev Bjergningen fuldført af disse.

Medens nu »Heros« Rederi uden Retssag indrømmede »Beskytteren«, »Tjaldur« og »Sjofuglen« et samlet Bjergningsvederlag af 60,000 Kr. — Marinen har dog givet Afkald paa sin Anpart af »Beskytterens« Vederlag — vægrede Rederiet sig ved at udbetale Bjergeløn til Dampere »Grani« og »Smiril«, blandt andet fordi det

ikke var lykkedes disse Dampere at fuldføre Bjergningen. Ved en ved nærværende Ret under 13. November 1906 afsagt Dom blev der imidlertid tilkendt Rederiet for disse to Dampere, der efter samtlige foreliggende Omstændigheder fandtes at have Krav paa Bjergeløn, et Beløb af ialt 30,000 Kr.

Under nærværende senere anlagte Sag har Citanten nu paastaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse for sin ovenfor oplyste Medvirken ved Bjergningen.

Citanten har gjort gældende, at han har lidt et positivt Tab paa et Par Tusinde Kroner som Følge af, at »Alexandra« gik til Trangisvaag i Stedet for til Fiskepladserne, at han maatte lade Skibet ligge der, medens han selv gik med »Grani«, og at han senere blev opholdt længere Tid i Thorshavn, hvor han blev for at overvære Søforklaringen, hvorfor han maatte lade »Alexandra« gaa ud med en mindre kyndig Fører.

Indstævnte har erkendt, at Citanten har Krav paa et Honorar for at have bragt Bud til Trangisvaag, og har henstillet til Retten at fastsætte dette Honorars Størrelse, men han har bestridt, at Citanten har yderligere Krav, og navnlig, at han har Krav paa Udbetaling af nogen egentlig Bjergeløn hos »Hero«.

Medens Retten med Indstævnte maa være enig i, at Citanten ikke kan have Krav paa nogen særlig Betaling af »Heros« Rederi for den Hjælp, han efter at være gaaet om Bord paa »Grani« kan have ydet dette Skib under Eftersøgningen af »Hero«, og at Spørgsmaalet, om han maatte have Krav paa noget Vederlag herfor, maa blive et Spørgsmaal mellem ham og dette Skibs Rederi, maa Retten derimod finde, at han har Krav paa Bjergeløn for den Hjælp, han og hans Skib iøvrigt har ydet »Hero«, og da navnlig den Hjælp, der ligger i, at han har bragt Bud til Trangisvaag og derved foranlediget, at Bjergningen overhovedet fandt Sted.

Selv om ikke hele det Tab, Citanten mener at have lidt, efter det foreliggende kan antages at være forvoldt ved Citantens Arbejde for »Heros« Bjergning — Citantens personlige Forbliven i Thorshavn under Søforklaringen havde vel næppe været nødvendig — maa dog en væsentlig Del af Tabet blive at tage i Betragtning ved Fastsættelsen af Bjergelønnens Størrelse.

Idet Retten nu maa gaa ud fra, at »Hero« har været udsat for en ret nærliggende Fare for totalt Forlis, og at den af »Alexandra« ydede Hjælp derfor har været af en overordentlig Betydning saa vel for »Heros« Besætning som for Skib og Ladning, der er ansat til en Værdi af c. 900,000 Kr., findes Bjergelønnen at kunne bestemmes til 2,500 Kr. Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i Beløbet.

Dom i S. S. No. 21/1000 afsagt den 23. September 1908.

Tiltalte C. A. W., der fra 25. December f. A. havde været udmønstret paa ubestemt Tid med Dampskibet »Uffe« af Kjøbenhavn som Kok, rømte i Amerika d. 28. April d. A.

Domt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Manglen paa prompte Laster ikke saa følelig som i forrige Uge, idet der saa vel fra Bottenhavet som Finskebugten er solgt nogle Ladninger til Transport med Sejlere, men Raterne holdes lave. Fra Danmark har været og er enkelte mindre Kornlaster, og tyske Østersøhavne noterer fremdeles

enkelte Kornlaster, specielt Havre til England. Sydsverig har ligeledes enkelte Havrelaster til meget lave Rater, medens der er tomt paa Trælaster fra denne Kyst. Vestsverig og Østnorge har været og er meget mat; Rusland har intet udover enkelte Oljekagelaster fra Petersborg, men de lokalt beliggende Skibe maa vente paa at blive placeret. Bottenhavet og Finskebugten har vist lidt mere Liv, ligesom der underhandles om Salg af nogle Ladninger. I Returfragter Vest fra har der fundet livlig Forretning Sted med Kullaster til danske Havne, medens der kun er faa Laster af Foderstof og andre Varer, men der er ret lang Tørn i Kulhavnene paa Leithfjord.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

110 Sldr. D/B., Boards Sundsvalls/Canes 33/6, 1,250 Tdr. Tjære Uleåborg/London 2/3, 210 Tons Byg Langøre/Rotterdam 7 Rm., 200 Tons Byg Nakskov/Kristiania 5 Kr., 196 R.-T. Is Kristianiafjord/Treport 11 Frcs., 270 Tons Kul Wemyss/Svendborg £ 7, 210 Tons Kul Wemyss/Rudkjøbing £ 7.10, 310 Tons Kul Charlestown/Nakskov £ 7, 180 Tons Kul Kings Lynn/Fjellebroen £ 7.15, 310 Tons Kul Kings Lynn/Bogense £ 7, 250 Tons Oljekager Petersborg/Danmark n. A. 19 Rm.

Angaaende de mindre Skibe da gaar den ene Uge efter den anden uden at noget særligt forandres, og just mange Ladninger er der egentlig ikke i Markedet. Raterne holder sig dog stadig, hvad de tyske Østersøhavne angaar, paa samme Niveau og er enkelte Steder endog fastere, saaledes stiller Königsberg 13 à 14 Mark i Udsigt; der er atter i sidste Uge sluttet 4 Mark fra Stralsund, $4\frac{1}{2}$ Mark fra Greifswald samt $4\frac{3}{4}$ Mark fra Barth for svært Korn, men lige i disse Dage udbydes saa godt som intet fra disse Pladser. Rostock lader slet ikke høre fra sig, og Wismar slutter 3 Mark for Saltsten og $3\frac{1}{2}$ Mark for Raps til Kjøbenhavn. Fra flere af de slesvigske Havne, saaledes fra Cappel, Sønderborg, Haderslev noteres ikke saa faa Kornlaster, men kun til ret smaa Rater, saaledes for Havre til danske og sydsvenske Havne 4 Mark og for Rug til Weser $4\frac{1}{2}$ Mark.

ab Kjøbenhavn, hvor der for Tiden er en Del fragtsøgende Skibe, er det yderst flovt; der er sluttet for Hvide til Åhus $9\frac{1}{2}$ Øre, Landskrona $7\frac{1}{2}$ Øre og til Odense $12\frac{1}{2}$ Øre.

ab Provinserne er bl. a. sluttet for Byg fra Masnedsund til Kjøbenhavn 11 Øre, Kristiania 5 Kr. samt enkelte Hvedelaster særlig til svenske Pladser, saaledes noteres til Kalmar 3 Kr.

ab sydsvenske Havne er det ogsaa væsentlig uforandret; der noteres for Kajsten til Lübeck $4\frac{1}{4}$ Mark, Stettin 4 Mark, Gadesten $3\frac{1}{2}$ Mark samt for Bark til Aarhus og Vejle $10\frac{1}{2}$ Kr.

Generalforsamlinger.

Helsingers Jørnskibs- og Maskinbyggeri
holdt d. 25. Septbr. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Paludan.

Formanden, flv. Overdommer Rosenstand, mindedes først i varme Ord afsløde Birkedommer Host, som i flere Aar havde været Medlem af Bestyrelsen. Derefter aflagde Formanden Regnskab og Beretning, hvoraf fremgik, at Aaret, skont man under de daarlige Konjunkturer for Skibsarten næppe havde kunnet vente det, var det bedste, man nogensinde havde haft, uagtet Omsætningen ikke havde været særlig stor. Den væsentligste Aarsag hertil var den Vending, man allerede i 1896 havde gjort for væsentlig at gøre Værftet til et Værft for Reparationer, hvad der havde vist sig at være meget formaalstjenligt. Der havde i Aarets Løb været en overordentlig Stigning i Reparationsarbejder, og man kunde med Glæde konstatere, at ogsaa fremmede Skibe i ret stort Omfang lod reparere i Helsingør.

Af Overskudet, 290,631 Kr., foresloges det at udbetale en Dividende paa 8 pCt. til Aktionærerne, at henlægge 90,000 Kr. til et Dispositionsfond, at udbetale 17,000 Kr. i Tantième og at overføre 6,804 Kr. til næste Aar.

Harde man ikke foreslaaet Oprottelsen af et Dispositionsfond, som der jo var friere Raadighed over end over et Reservefond, kunde man jo have udbetalt betydeligt mere i Udbytte, men Bestyrelsen mente, at det var godt at have noget at falde tilbage paa i onde Tider og fandt derfor et saadant Fond betimeligt. Udsigterne for det kommende Aar var endnu daarligere end for Aaret i Aar, men det skulde glæde Formanden, om de bange Aensler maatte vise sig lige saa ugrundede som i Aar. Der havde navnlig i Vinter været meget at gøre, og ofte havde man maattet give Afslag til Skiibe, som ønskedes lagt paa Bedding, fordi disse var optaget lang Tid i Forvejen.

Paa Spørgsmaal af Justitsraad M o l m a n n oplyste Formanden, at man maatte forvente, at den ny Toldlov som Helhed vilde virke gunstigt for Skibbygningsindustrien, medens Overgangsperioden var noget vanskelig.

For Regnskabet gaves Decharge. Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Overdommer Rosenstand, Kaptajn i Flaaden Carl Carstensen og Konsul A. Wright.

Revisorerne genvalgtes, medens et Forslag til Lovændringer ikke kunde vedtages, da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

Flensborg Skibsværft

afholdt d. 28. September sin 35te ordinære Generalforsamling. Aarsberetning og Regnskab godkendtes, og Udbyttet blev fastsat til 10 pCt.

Havarier og Forlis.

Cariden, Dpsk. af Glasgow, er d. 1. ds. i Taage grundstød paa Sjællands Rev. Svitzer assisterede Skibet flot.

Minsk, Dpsk. af Petersborg, der paa Rejsen fra Libau til Hull grundstødte paa Hittarp Rev, staa haardt; Svitzers assisterer, og de 150 Passagerer er viderebefordret via Kjøbenhavn—Esbjerg til England.

Dania, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Græsholmene. Svitzers bragte Skibet flot og ind til Frederikshavn.

Glenpark, Dpsk. af Blyth, er Natten til d. 3. ds. grundstød ved Tornby. Skibet er senere kommen flot ved egen Hjælp.

Lars, Skonnert af Motala, har for Indgaende til Dragor været paa Grund, men kom hurtig flot med Assistance.

Hedvig, Dpsk. af Flensborg, har været paa Grund udfør Tornby, men blev af Svitzers »Viking« bragt flot og ind til Frederikshavn. Efter Dykkerundersøgelse er Skibet erklæret sodgyldigt og har fortsat Rejsen til Kiel.

Frederikshavn, 4. Oktober. (Ritz. Bur.). Fiskekutteren »Carmel«, Nr. 99, Skipper J. Nielsen af Frederikshavn, er i Aftes brændt og sunken udfør Stensnas c. 2 Mil til Søs paa c. 2 a 3 Favne Vand. Ilden udbrød i Maskinrummet, og i Lobet af kort Tid var Kutteren omspændt af Flammer, saa Mandskabet straks maatte gaa i Motorjollen, hvormed de indkom hertil i Morges. Kutteren var forsikret for 9200 Kr. i den kjøbenhavnske Forsikringsforening for Fartøjer til Fiskerihug.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:

Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5./10.). Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 1./10. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 30./9. — Algarve, Borries, ank. hertil 2./10. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Livorno 2./10. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 3./10. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 2./10. — Arno, Strubberg, afg. Skellefteå 1./10. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Rouen 2./10. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Riga 28./9. — Beira, Lunge, ank. Petersborg 4./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 4./10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Marseille 3./10. til Tarragona. — Christian IX, Holm, dokker her. — Dagmar, Bogvad, afg. Malaga 3./10. til Gibraltar. — Douro, Ørsted, ank. Oporto 3./10. — Florida, Andersen, afg. Funchal 28./9. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. London 27./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 20./9. — Georgius I, Sørensen, afg. Libau 3./10. til Hull. — Hellig Olav, Egense, ank. hertil 5./10. — Hjeltn, Sørensen, ank. hertil 2./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Nystad 1./10. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 2./10. til Petersborg. — Kasan, Søberg, afg. London 3./10. til Libau. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 2./10. til Antwerpen. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 30./9. — Kursk, Gommesen, afg. Newcastle 2./10. hertil. — Leopold II, Tych-

Rasmussen, dokker i Helsingør. — Loire, Craignou, ank. Råfsø 27./9. — Louise, Kruse, pass. Brunsbüttel 2./10. for London. — Louisiana, Gotthardt, afg. Kristiania 19./9. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Linnæi 4./10. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Libau 3./10. hertil. — Moskø, Meldahl, ank. hertil 5./10. — Nicolai II, Clauson-Knaas, ank. Antwerpen 19./9. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 4./10. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Petersborg 3./10. til Riga. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 1./10. for Windau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 26./9. til New York. — Perin, Christensen, pass. Brunsbüttel 4./10. for London. — Pregel, Iversen, afg. Riga 3./10. til Antwerpen. — Riberhuus, Bonnelykke, afg. Riga 3./10. hertil. — Saga, Wilberg, afg. Dunkerque 3./10. hertil. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 29./9. — Seine, Danot, ank. hertil 5./10. — Texas, Lissner, afg. herfra 27./9. til Philadelphia. — Tiber, Beck, afg. Marsala 30./9. hertil. — Tyr, Thøning, ank. hertil 5./10. — United States, Wulff, afg. New York 1./10. til Kristiansand. — Vendsyssel, Jacobus, ank. Riga 30./9.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Liverpool 2./10. til Miramichi. — Michael Ontchoukoff, Harhoe, ank. Rotterdam 27./9. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Chatham 2./10. til Browhead f. O. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Dublin 2./10. til Miramichi. — Helmer Moreh, Thorsoe, afg. Bristol 1./10. til Miramichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 18./9. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. Petersborg 27./9. til Swansea. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Emden 1./10. til Cape Tormentine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Methil 29./9. — Johan Siem, Knudsen, ank. Petersborg 27./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 30./9. til Neufahrwasser.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Libau 27./9. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Aarhus 1./10. — Hamlet, Reese, afr. Königsberg 2./10. — Helvo, Olsen, ank. Bremen 24./9. — Rolf, Olsen, ank. Rotterdam 2./10. — Niels R. Finzen, Matthiesen, afg. Newcastle 28./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 27./9. til London. — London, Bom, ank. Kiel 28./9. — Paris, Tholander, afg. Rotterdam 1./10. til Boness. — Bryssel, Knaas, afg. Petersborg 27./9. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 26./9. — Wien, Børk Hansen, afg. Stettin 1./10. til Wasa. — Roma, J. v. Thun, afg. Riga 26./9. til Rotterdam.

Era. Emanuel, Hansen, ank. Calis 1./10. — Energi, Svane, ank. Methil Red 2./10. — Erindring, Nielsen, ank. Terneuzen 3./10.

Det Ostasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Göteborg 2./10. — Samui, de Fine Licht, ank. Aalborg 2./10. — Sibiriën, Madsen, afg. Perim 29./9. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, ank. Yokohama 1./10. — Anamba, Rambusch, afg. Bangkok 28./9. til Singapore. — Cathay, Thomsen, afg. Penang 2./10. til Suez. — Bintang, Gabe, afg. Snezka 24./9. til Portland. — Indien, Berg, afg. Funchal 1./10. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 26./9. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Kitts 1./10. til Havre. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./9.

Torm. Sura, Jensen, ank. Methil 30./9. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 30./9. — Sjælland, Sonniehønsen, afg. Königsberg 1./10. — Agnete, Petersen, afg. Ghent 2./10. — Hermia, Hansen, afg. Neufahrwasser 2./10. — Alice, Schultz, ank. Libau 30./9.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio de Janeiro 23./9. — Eklipstika, Hemmingsen, ank. Bremen 1./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Archangel 1./10. — Urania, Clausen, afg. Soroka 1./10. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 29./9. — Nordland, O. Petersen, ank. Grangemouth 30./9. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Grangemouth 29./9. — England, Andersen, afg. Oporto 18./9. — Holland, Poulsen, ank. Frederikshavn 22./9. — Rusland, Madsen, ank. London 1./10. — Dronning Olga, Petersen, ank. Cardiff 1./10. — Anette Furness, Larsen, ank. Archangel 21./9. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 17./9. — Europa, Hansen, ank. Rotterdam 1./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Petersborg 25./9. — Frankrig, Friis, ank. Rendsburg 29./9. — Belgien, Nielsen, afg. Methil 21./9.

Vesterhavet. Niobe, Jensen, ank. Sevilla 30./9. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 1./10. til Hull. — Nexos, Basse, ank. Kronstadt 30./9. — Fylla, Christensen, ank. Ghent 2./10. — Gerda, Iversen, afg. Stettin 30./9. til Wiborg. — Inger, Larsen, ank. Llanelly 3./10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Granton 1./10. — Karla, Nielsen, afg. Uleåborg 3./10. til Hornösand. — Cito, Jepsen, afg. Middlesbro 2./10. til Odense. — Napoli, Brinch, ank. Esbjerg 2./10. — Norma, Schiff, ank. Blyth 30./9. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 2./10. — Laura, Petersen, pass. Helsingør 3./10. til Königsberg. — Ellen, Hansen, afg. Periau 3./10. til Antwerpen.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Petersborg 3./10. til Dieppe. Ingrid, Winther, afg. Antwerpen 5./10. til Santander. — Karen, Eriksen, afg. Riga 4./10. til Bordeaux.

København. Hafnia, Hansen, afg. Swinemünde 1./10. — Russia, Poulsen, afg. Riga 3./10. — Carl Hecksher, Starck, afg. Rotterdam 2./10. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 24./9. — Normannia, Eriksen, ank. Blyth 28./9. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 4./10. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 27./9. — Livonia, Skov, ank. Dunkerque 1./10.

Bstersøen. Cimbrina, Poulsen, afg. Rotterdam 16./9. — Patricia, Nielsen, ank. Newport Mon 2./10. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 1./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 26./9.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Swinemünde 1./10. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 30./9. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Petersborg 26./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 2./10. — Konia, Rasmussen, ank. Archangel 20./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Randers 29./9. — Granaria, Jørgensen, afg. Genua 2./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rotterdam 1./10. — Estonia, Winckler, afg. Petersborg 3./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Barcelona 27./9. — Scandiana, Troensegaard, afg. Alcoa 30./9. — Secalia, Jensen, ank. Trondhjem 1./10. — Frumentia, Andersen, ank. West Hartlepool 2./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Stettin 2./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 30./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Ghent 2./10. til Methil. — Brattingsborg, Suenson, afg. Skyron 28./9. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, ank. Grangemouth 29./9. — Fredensborg, Fischer, ank. Trängsund 2./10. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Wiborg 29./9. til Sunderland. — Jomshørg, Mathiesen, ank. Cardiff 30./9. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 26./9. til Genua. — Rosenborg, Schultz, ank. Methil 24./9. — Skanderborg, Jensen, afg. London 1./10. til Cette. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 1./10. til Huerva. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Bougie 29./9. — Søborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 2./10. til Kristianstad. — Uranienborg, Schmidt, ank. Sunderland 30./9.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbeck, ank. Swinemünde 27./9. — Klampenborg, Thygesen, ank. Koivusaari 28./9. — Marselisborg, Andersen, ank. Philippeville 30./9. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Hull 27./9. til Genua. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 23./9. — Tuborg, Schmidt, afg. Hull 30./9. til Genua. — Ulfsborg, Møller, ank. Huerva 28./9. — Vordingborg, Petersen, ank. Kiel 29./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Ghent 20./9. — Dansborg, Kühl, afg. Sfax 25./9. til Stettin. — Jagersborg, Larsen, afg. Sunderland 26./9. til Kronstadt. — Kalundborg, Nielsen, ank. Libau 28./9. — Taaruborg, Matzen, ank. Petersborg 23./9.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rotterdam 1./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Burntisland 3./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Riga 3./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Petersborg 1./10. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Kjøbenhavn 1./10. — G. Koch, Jørgensen, ank. Chantenay 4./10. — Hans Tavsens, Klaborg, afg. Swinemünde 3./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Aarhus 4./10. — N. F. Hoffding, van Deurs, pass. Kjøbenhavn 4./10. syd. — J. D. S. Adolph, Feuger, ank. Blyth 3./10. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Hummershus 4./10. vest.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 4./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rouen 2./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Memel 27./9.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Petersborg 18./9. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Königsberg 22./9.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 28./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Kronstadt 2./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Lübeck 3./10. — Edison, Sørensen, afg. Calais 2./10. til Burntisland. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 27./9. til Genua. — Newton, Andersen, ank. Genua 30./9. — Washington, Nielsen, ank. Frederiksstad 1./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 2./10. — Vera, Thing, ank. Methil 26./9. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 27./9. — Hertha, Rasmussen, afg. Svendborg 2./10. til Ystad.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Abo 3./10. — Helga, Vaab, ank. Hansen, ank. Hernosand 4./10. — Martha, Christensen, afg.

Swinemünde 3./10. — Elna, Rathje, afg. Sunderland 1./10. — Therese, Pedersen, afg. Lovisa 2./10. — Simone, Møller, ank. Pillau 4./10. — Jeanne, Løffer, afg. Tynen 1./10. — Vera, Rise, afg. Tynen 1./10. — Daisy, Lagesen, afg. Memel 2./10.

Skandia. Skinfaxe, Viland, pass. Helsingør 2./10. til Grangemouth. — Rimfaxe, Faber, afg. Nakskov 6./10. til Riga. — Selbach Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 4./10. til Frederikshavn.

Sejlskibe.

Æro. Ino, Weber, ank. Kristiania 30./9. — Peter, Olsen, ank. Danzig 1./10. — Henry, Bager, ank. Pillau 1./10. — Cathinka, Olsen, ank. Bysart 1./10. — Juliane, Christensen, ank. Figueira 30./9. — Diana, Hansen, ank. Dronk 30./9. — Ellen, Lauritzen, ank. Kolberg 30./9. — Eden, Petersen, ank. Shoreham 30./9. — Apollo, Albertsen, ank. Holbæk 30./9. — Neptun, Jensen, ank. Tuborg 30./9. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 1./10. — Bien, Petersen, ank. Åhus 1./10. — Herkules, Bager, ank. Falkenberg 30./9. — Anne, Hansen, ank. Neustadt, Holsten 30./9. — Malfridur, Hansen, ank. Swinemünde 30./9. — Johanne, Hansen, ank. St. Davids 1./10. — Kirstine, Rasmussen, ank. Stettin 1./10. — Anne, Schmidt, ank. Bønes 1./10. — Solon, Rasmussen, ank. Swinemünde 2./10. — Ingolf, Nyman, ank. Wemys 26./9. — Møgen, Mortensen, er afg. fra Labrador til Gibraltar f. o. — Caroline, Christensen, ank. Sundswall 2./10. — Amor, Rasmussen, ank. Torquay 2./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 6. Oktober 1908. — Fyr og Somarker. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

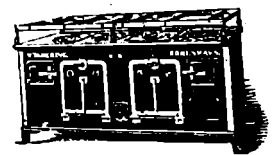
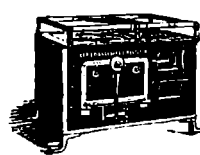
Forlang det hos Bagerue og Provianteringshandlerne.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telt. 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.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

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.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vøster 746.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo, Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gaarværdshavn.

Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Breddo 30 Øre
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.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 63.

Kjøbenhavn, Fredag den 9. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner. 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hor, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konservesfabrik
Alle Arter af
Kødkonserves til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff. , St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Adr.: St. Anns Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •


Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clselfert.
C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrønderihavn. B.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træfos Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith. Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.
PNEUMATIC PLANT Accommodation for 15 Steamers
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY AT THE SAME TIME.

**Sømandshøjskolen,
Svenborg**

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

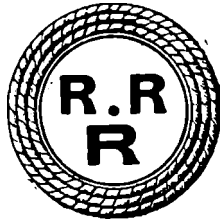
Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

**2 nye Kobbertanke
til Salg,**

indvendig fortinnede, hver rummende c. 100 Potter, Dimensioner 26 1/2" høje, 26" lange, 7" brede, forsynede med to Afløbshaner.

Albert Jensen,
St. Annæ Plads 14, Telf. 7488.

**Randers Rebslaeri
Randers**

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove
til Skibsbrug og Elevatorer.

Gaver til Sømandmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

**W. Coops Skibshandel
Vejle.**

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lett. at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

OLSKIND**kemisk præpareret Olieøj**

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908.

Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere.

Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

Kolding Fyrværkerifabrik

Priabelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere.

Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26. September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevie Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

St. Jacobsgade 9.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Til Skibsbrug

anbefales:

Carlsberg

Pilsner
Lagerøl
Porter
Exportøl
Skattefri, lys
og mørk
Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47. Telefon 4980.

Officielle Bekendtgørelser.**Sandgravningsdamper til Auktion.**

Torsdagen den 15. Oktober Kl. 2 Em. afholdes paa Byfogedkontoret paa Raadhuset i Svendborg Tvangsauktion over det Snedkermester Christen Johannes Johannsens Konkursbo tilhørende Skruedampskib „Hvalen“. Skibet, der er indrettet til Sandgravning, maaler 54,31 Brutto og 18,09 Netto Reg. Tons og er forsynet med 2 Højtryksmaskiner med 2 Skrueer paa 8 nom. 30 indic. HK.

Med Skibet følger blandt andet 1 Gravespand, 2 Losse-spande, 1 Skibsjolle, Ankere, Kættinger m. m.

Skibet, der henligger i Svendborg Havn, kan beses daglig ved Henvendelse paa Skibet.

Auktionsvilkaar og Udskrift af Skibsregistret ligger til Eftersyn saavel paa Byfogedkontoret i Svendborg som hos Boets Inkassator Overretssagfører H. H. Schmidt, Frederiksberggade 38 i Kjøbenhavn.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Navigationsvæsnets Ordning.

Efter at Dansk Sejlskibsrederi-Forening fra Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 og Kjøbenhavns Skipperforening har modtaget en Anmodning om ved Henvendelse til Regeringen at medvirke til, at Skibsfartens Organisationer gennem dertil sigtende Foranstaltninger tilsikres Indflydelse paa og Samarbejde med Navigationsvæsnets under fremtidige Ordning af dette, har Dansk Sejlskibsrederi-Forening under 30. September rettet nedenstaaende Henvendelse til Indenrigsministeriet:

Til Indenrigsministeriet.

Ved nærværende tillader Dansk Sejlskibsrederi-Forening sig at andrage det høje Ministerium om, at Fremleggelsen af et Lovforslag angaaende »Bestemmelserne for Navigator- og Maskinistuddannelsen m. m.« paa Grundlag af de af Kommissionen af 11. Januar 1904 under 3dje Marts 1906 og 8de Marts 1907 afgivne Betænkninger maa blive fremskyndet og saavidt muligt finde Sted i den kommende Rigsdagssamling.

Uagtet Dansk Sejlskibsrederi-Forening ikke ubetinget mener at kunne slutte sig til nogen af de to under 8de Marts afgivne Separatbetænkninger vedrørende Navigationsvæsnets, som her ene skal omtales, finder man paa det nærværende Tidspunkt ikke at turde paatage sig Ansvaret for en eventuel Forhaling af Sagen ved Fremsættelse af en detaljeret Kritik og skal derfor afholde sig fra at fremkomme med nogen saadan, forinden Lovforslaget foreligger for Rigsdagen.

Hvad Navigationsvæsnets almindelige Ordning angaar, da mener Foreningen dog allerede nu at burde fremhæve for det høje Ministerium, at den maa anse det for at være af største Betydning for Skibsfartens Tarv, at der ved den kommende Lov oprettes et nøje Samarbejde mellem Navigationsvæsnets og Skibsfartens selv ved dennes Organisationer. Af et objektiviTilbageblik over Navigationsvæsnets Udvikling i de sidste 25 Aar eller mere synes det med Sikkerhed at fremgaa, at de i denne Periode altfor hyppigt gentagne Divergenser mellem Navigationsvæsnets og Repræsentanter for den rent praktiske Skibsfart for en væsentlig Del skyldes netop Savnet af et saadant Samarbejde. Det vil overfor det høje Ministerium være ganske unødvendigt at paavise, hvilken gennemgribende Betydning et velordnet Navigationsvæsen i al Almindelighed har for Skibsfartens, ikke mindst Sejlskibsfartens Interesser saavel i økonomisk som i anden Henseende, men paa den anden Side mener Foreningen dog at burde gøre gældende, at det netop under en saa langvarig og yderst vanskelig Depressionsperiode, som den Skibsfart har arbejdet under nu i en Aarrække, er af allerstørste Betydning, at Ordningen bliver af en saadan Art, at man saavidt muligt undgaar enhver Eksperimenteren i Navigatoruddannelsen, uanset om en saadan maatte være hidført ved Fastsættelse af ensidige og uforholdsmæssigt store Eksamenskrav eller ved en ufuldstændig Forstaaelse af de praktiske Interesser, som sammenknytter Rederieringen og derigennem hele den danske Skibsfart med Navigationsvæsnets.

Idet Foreningen tør forvente hos det høje Ministerium at finde velvillig Forstaaelse af denne Opfattelse og de til Grund herfor liggende Betragtninger, tillader man sig at andrage om, at det af Ministeriet udarbejdede Forslag med det ovennævnte Formaal for Øje maa komme til at indeholde Bestemmelser om Oprettelsen af et Undervisningsraad under Navigationsdirektørens Forsæde og iøvrigt sammensat af Medlemmer af de bestaaende Organisationer for Skibsfarten, valgt af Indenrigsministeriet efter Indstilling fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, samt at det overlades et saadant Undervisningsraad at behandle de Sager vedrørende Navigationsskolerne og Undervisningens Omfang, som enten forelægges det til Drøftelse, eller som Raadet under Hen-

syn til Forholdenes Udvikling mener at burde forelægge Ministeriet.

Yderligere tillader man sig at andrage om, at der i den eventuelle Lov indføres Bestemmelser, hvorefter de nærmere Regler for Undervisningens Art og Omfang indenfor visse Rammer fastsættes ved kgl. Anordning eller ministeriel Resolution efter Forslag af Undervisningsraadet for derigenom at gøre det muligt at kunne indføre saadanne Ændringer, som Skibsfartens Udvikling maatte kræve, uden at behøve en Revision af selve Loven.

Som det vil ses, supplerer de to her nævnte Forslag hinanden meget nøje, og idet Dansk Sejlskibsrederi-Forening paa det varmeste anbefaler dem til det høje Ministeriums velvillige Overvejelse, skal man tillade sig at udtale, at man i deres Gennemførelse ser en sikker Borgen for en rolig Udvikling af Navigationsvæsnets i Forbindelse med en nøje Varetagelse af Skibsfartens Interesser.

Kjøbenhavn, den 9. Oktober 1908.

Lørdag Eftermiddag slutter Kjøbenhavns Navigationsskole sin Virksomhed i Skipperforeningens gamle Gaard i Holmens Kanal, men allerede Mandag Morgen genoptages Arbejdet i de ny Lokaler i Ejendommen Ny Toldbodgade 3, tilhørende Grosserersocietetet, hvor Foreningen til Søfartens Fremme, der som bekendt ejer Skolen, til denne har lejet 2. og 3. Sal samt Tagelagen.

Ved velvillig Imødekommenhed fra Grosserersocietetets Komite er der her i de tidligere Brockske Handelsskoler indrettet en Række prægtige og fuldt moderne Skolelokaler, der ikke blot tilfredsstiller Skolens Krav i Øjeblikket, men samtidig tilsikrer denne de Udviklingsmuligheder, som en eventuel Opgangsperiode kunde gøre det opportunt at udnytte.

Efter hvad vi erfarer, vil de ny Lokaler være tilgængelige for enhver, der nærer Interesse for Navigationsskolen og dens Gerning, paa Søndag Eftermiddag efter Kl. 2. Søndag Aften vil der blive arrangeret en lille Dans for Skolens Elever i den til Ejendommen hørende Gymnastiksal.

Vi har modtaget følgende:

Lystønden paa Lille-Middelgrund. Blandt Efterretninger for Søfarende i Dansk Søfartstidende for 18. Septbr. ser jeg den for Sømandsstanden saa glædelige Oplysning, at der nu er kommen en Gasbøje paa Lille-Middelgrund. Ved denne væsentlige Reform er afhjulpen en af de Ulemper, der har bidraget til at gøre Farvandet indenfor Skagen berygtet for dybtgaaende Fartøjer.

Det maa vistnok indrømmes, at Bøjens Plads c. 1 Kbl NØ. for den nordøstlige Vager paa Grunden kan være meget heldig under almindelige Vejrforhold samt som Vejledning for Skibsfarten mellem Sundet og Kattegattets Østside; men da det maa antages, at den er anbragt af Hensyn til den store Trafik mellem Skagen og Sundet, der saa godt som udelukkende foregaar gennem Vestenden, saa maa det meget beklages, at den ikke er anbragt Vest for Grunden eller mellem de to Puller med henholdsvis 18 og 20 Fod Vand over, hvilket antagelig vilde være allerheldigst af Hensyn til Farvandet paa begge Sider.

Afstanden mellem de to for Skibsfarten saa farlige Puller er c. 1 Sm, men naar det paa Grund af Vejrforholdene, Storm, Regn eller Snedis ikke lykkes at se eller høre Fyrskibene, da kan det forudsættes, at det forholdsvis svagere Lys paa Gasbøjen vil være utilstrækkeligt til i Tide at advare mod den vestlige Puller, som er nærmest Ruten; af den Grund tillader jeg mig at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa de betydelige Fordele, der for

Skibsfarten kan opnaas, ved at dette vigtige Sømærke anbringes paa en anden Plads. Der er ingen Tvivl om at det vil kunne gøre mere Nytte, være til mere Vejledning for den store Trafik under vanskelige Vejrforhold og derved paa den heldigste Maade komme til at svare til Hensigten med dets Anbringelse.

P. Hedegaard,
Dampskibsfører.

Vi har modtaget følgende:

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk. Ved en beklagelig Misforstaaelse er en lille Bemærkning af mig bleven optaget her i Bladet den 8. Septbr. i en Form, som til Dels giver en anden Mening end den oprindelig tænkte. Der burde have staaet:

Paa Forsiden af den mig tilsendte Konto Kurant er oprindelig trykt, at det mig tilkommende Beløb »følger vedlagt mod Deres Kvittering paa indlagte Blanket«.

Det sidste: vedlagt mod Deres o. s. v. er imidlertid overstrøget, og der er i Stedet paa trykt: »følger pr. Postanvisning efter Indsendelsen af vedlagte Kvittering i underskreven Stand«.

Det er denne Forandring, jeg finder stødende, saa meget mere, som det strider mod almindelig Forretningsorden at tilstille en et Tilgodehavende paa den Maade.

At jeg ikke før er fremkommen med denne Rettelse har sin Grund i, at jeg først nu har faaet vedkommende Nummer i Hænde.

H. P. Hansen,
Skt. »Cathrine« af Ronne.

Torsdag d. 8. ds. fejrede fhv. Navigationsskolebestyrer A. O. Tuxen og Hustru i Svendborg deres Guldbrillup. A. O. Tuxen grundlagde som bekendt i 1852 Svendborg Navigationsskole, hvis Virksomhed han har ledet indtil for faa Aar siden.

Skoleskibet „Viking“.

Fra Skoleskibet »Viking«s Bestyrelse har vi modtaget følgende:

Da »Viking« og dens Bestyrelse i den seneste Tid har været udsat for en Del Kritik i Bladene, hvorved man navnlig har søgt at fremkalde Tvivl om Skibets Sikkerhed og samtidig indblandet sig i den Maade, paa hvilken vi har fundet det fornødent at ordne Befalingsforholdene om Bord, skal vi af Hensyn til Forældre og Værger fremsføre nogle korte Bemærkninger derom:

»Viking« er bygget med det Formaal for Øje at tjene som Skoleskib, hvilket kræver den størst mulige Sikkerhed, og man har derfor maattet slaa betydelig af paa dets Evne til at betale sig som Fragtskib; det er saaledes bygget af forsvarligt Materiale og Dimensioner og forsynet med dobbelt Bund og med et rigeligt Antal vandtætte Skodder samt et effektivt Pumpesystem.

Den valgte Type af Skib — det store firmastede Sejl-skib af Staal — har frembudt den Fordel, at ingen Klasse af Skib nogensinde har været Genstand for saa grundigt teknisk Undersøgelse i alle Detailler som denne. Heraf har vi ogsaa benyttet os og enhver tænkelig Beregning — langt over de sædvanlige — blev foretaget, før Skibet sattes i Bygning, for at sikre det bedst mulige Resultat.

Saadanne Beregninger er imidlertid af ret vanskelig Natur og lidet kendt af Søfolk. Skibets Sejlareal, som belinger Rejsningens Højde, blev saaledes beregnet efter kendte Regler, men af Hensyn til dets Anvendelse som Skoleskib besluttede Bestyrelsen at formindske dette Areal med 10 pCt., uanset at Hastigheden i løjt Vejr maatte lide derved, og Skibets Rejser derved maatte blive noget forlængel.

En Kritiker har imidlertid meddelt Verden, at han har set »Viking«, og at dens Rejsning er for høj. Han vil efter at høre dette formodentlig beklage at have vakt Uro ved sin Uvidenhed om det virkelige Forhold. Saa fremt der skulde være andre, som med ham tror, at en Rejsning kan bedømmes efter Øjemaal, kan det maaske interessere at høre, at Dampfregatten »Niels Juel« (2,346 Tons Deplacement) har Mastetoppen 179' over Vandfladen, »Viking« (5,570 Tons) kun 159', altsaa 20 Fod lavere.

Beregning er ligeledes foretaget med »Viking«s Bestuvning med de fleste forefaldende Ladningsarter for at sikre Skibet en passende Slivhed og Evne til at føre Sejl. Dette betydelige og næppe før foretagne Arbejde, som sætter os i Stand til at vide, paa hvilken Maade Skibet bør bestuves med forskellige Ladninger, og som forhindrer en med saadanne Forhold ukendt Skibsfører fra at begaa skæbnsvangre Fejltagelser, har imidlertid fremkaldt en Storm blandt de Herrer Kritikere. En Mythe er gaaet ud i Verden, hvorefter »Viking« nu vilde have drevet masteløs omkring Kap Horn, saafremt Føreren havde holdt sig den af os givne Vejledning efterrettelig, og denne kopieres trofast — endog ganske uden Variationer — af den ene Pen efter den anden. Da vi sidst saa den paa Tryk, havde Underskriverne — formodentlig for at give deres Fordømmelse mere Vægt — angivet sig som »Sagkyndige«, og disse Herrer var en Skibsfører og to Styrmand, af hvilke ingen kan antages at kende »Viking«s Tegning, ej heller de Beregninger, som er lagt til Grund for den givne Instruks. Det er ikke mulig uden en længere matematisk Udvikling at forklare for Lægmand, hvorledes dette Spørgsmaal bør forstås. Vor Beregning er imidlertid fuldkommen uangribelig og staaer til Tjeneste for virkelig Sagkyndige paa vort Kontor, men vi kan med fuld Ro forsikre om, at ingen saadanne Rædsler var i Udsigt, om vor Vejledning var bleven fulgt. Den omtalte Mythe har vistnok sin Rod i en Vedtægt blandt Skibsførerne om Bestuvningen i denne Fart; men denne kan naturligvis ikke uden videre anvendes paa »Viking« med sin særlige Fordeling af Vægtforholdene i Skroget og kan ikke undskylde de Herrer »Sagkyndige« for deres mildest talt letsindige Udtalelser.

Efter at have givet dette Par Eksempler paa Værdien af de fremførte Anker mod »Viking«s Sikkerhed skal vi ikke anvende mere Tid paa at vise Kritikens Kvalitet om dette Emne.

Den nu afsluttede Rejse har iøvrigt vist, at »Viking« er et ypperligt Søskib, og for dens Rejsnings gode Anordning taler, at ingen Elev er kommen til Skade til Vejrs trods meget haardt Vejr, navnlig paa Udrejsen.

Indretningen om Læ har ogsaa staaet sin Prøve. Der er fuldkommen tilstrækkelig Plads for Eleverne i den store Overbygnings høje og lyse Lokaler. Og efter alt, hvad vi har bragt i Erfaring, synes Forplejningen ogsaa at have været tilfredsstillende. Herpaa bærer ogsaa den under Togtet herskende gode Helbredstilstand Vidne.

Undervisningen er foregaaet normalt efter det af-fattede Reglement med ringe Afbrydelser paa Grund af daarligt Vejr. Ved Ankomsten til Hamburg foretoges en Kundskabsprøve af to af Bestyrelsens Medlemmer, hvis Resultat foreligger til Oplysning for Forældre og Værger.

Medens dette som Togtet overhovedet maa anses for ret vellykket og lovende for Fremtiden, har Bestyrelsen i Retning af Spørgsmaalet om Vedligeholdelsen af Orden og Disciplin, disse for al Søfart nødvendige Betingelser, fundet det rigtigt at gøre en Forandring i Overledelsen, en

Forandring, i hvilken Forældrene har den samme Interesse som vi. Dens Nødvendighed bliver med hver Dag mere tydelig for os. Det er lykkedes os at formaa Kaptajn i Flaaden E. Andersen til at overtage Stillingen som Fører af Skibet, medens den nuværende Fører saavel som Skoleforstanderen fratræder. Der er i denne Anledning bleven nedlagt meget voldsomme Protester fra Handelsflaadens Befalingspersonale, som aabenlyst har villet diktere os at vælge en Fører blandt dem. Andre mindre fine Skridt, som næppe har fundet vore Medborgeres Sympati, er ogsaa bleven foretaget for at forhindre vort Valg.

Der er ogsaa bleven lagt en stor Opfindsomhed for Dagen i Retning af Ulykker, der vilde ramme »Viking«, om vi formastede os til at fastholde vort Valg. For vort Vedkommende kan vi dertil kun svare, at vi gerne havde set en Fører af Handelsflaaden som Leder af »Viking«, men at vi med den Personalkundskab, som findes i vort lille Land og særlig indenfor vor Bestyrelse, ikke har kunnet udpege nogen saadan, som vi kunde overdrage Hvervet, idet Uddannelsen af Officerer i Handelsskibe ikke tager Sigte paa Tjenesten i et Øvelsesskib.

Samtidig anser vi det for heldigt, at en Mand som Kaptajn Andersen med hans Kapacitet og med den fra Marinen indhøstede Erfaring sætter det System i Gang, som udkræves, og haaber, at vi indenfor rimelig Tid kan naa saa vidt, at vi kan finde en Afløser for ham indenfor Handelsflaadens Personale.

Men hvad angaar Kaptajn Andersen's Evne til at føre »Viking« over Søen, er det paa Tide, at vi udtaler lige overfor den løse Tale, som er bleven ført, at vi selvfølgelig anser ham som fuldt kompetent dertil, og vi formener, at vi har fuldt saa god Evne til at domme herom, som de Herrer ansvarsløse Kritikere, medens vor Interesse i Sagen er uendelig meget større end deres.

Vi har afholdt os fra al Polemik og agter at vedblive dermed, men vi har troet at skyldte Elevernes Forældre og Værger disse Udtalelser. Saafremt imidlertid nærmere mundtlige Oplysninger ønskes, staar vi gerne til Tjeneste med saadanne, og ved Henvendelse paa vort Kontor i Dagene fra 12. til 14. Oktober begge inkl. mellem Kl. 10 og 12 Fm. vil der altid være et eller flere Medlemmer af Bestyrelsen til Stede.

For Bestyrelsen i Aktieselskabet

Den danske Handelsflaadens Skoleskib for
Befalingsmænd.

Forretningsudvalget:

Johan Hansen. Jacob Holm. C. P. Jensen.
I. A. D. Jensen. Chr. Kronman. A. B. Münter.
A. de Richelieu. L. Zeuthen.

Fragtmarkedet.

Atter har en Uge slæbt sig hen paa træg og utilfredsstillende Vis, og der er fremdeles ingen positive Lyspunkter at øjne i nogen Retning. Begæret efter Tonnage er overalt ringe, medens Damperrum er til Stede i rigelig Mængde, og spores der endelig en Dag en bedre Tendens i et Marked, faar denne ikke Tid til at udvikle sig i nogen nævneværdig Grad, førend enhver Opgang kvæles af et forøget Udbud af Dampere. Selv Nord- og Østersømarkedet, som ellers usejlbart møder op med Fragtligninger paa denne Aarstid, ligger vedblivende saa flovt som næsten tænkes kan, idet Laster er knappe og Raterne særdeles lave. Der er dog stadig en lille Chance for at se en Bedring inden Sæsonens Afslutning, da der jo endnu er c. 6 Uger tilbage, og det kunde i høj Grad tiltrænges, men skal Pustet komme,

maa det ske meget snart, ellers vil det i al Almindelighed ikke nytte noget.

Østen har næsten intet at byde paa. Bombay betalte 13/ pr. primo December til to Havne U. K. eller Kontinentet, og Kalcutta 15/ for Jute til Dundee pr. Oktober, 17/6 pr. November. Et Par Baade sluttedes med Ris fra Bangkok til 20/ pr. Januar til to Lossehavne, men Birma er livløs. For Kul fra Cardiff sluttedes til 11/6 à 12/1½ til Colombo.

Sortehavet etc. ligger saa mat i Forhold til Sæsonen, som vi ikke har set i mange Aar. Fra Odessa eller Nikolajeff er Raten for store Baade til udsøgt Havn 6/, fra Sulina 6/ à 6/3, Option Hamburg, 6 d. mere pr. prompt, men det er vanskeligt at skaffe Last. Fra Azoff betaltes 7/6 à 7/9 »any«. Donau har sluttet lidt til samme Rater.

Middelhavet er vedvarende flovt, særlig for store Dampere, af hvilke mange, som har losset i den vestlige Del, gaar bort i Ballast. For Erts betaltes 5/6 Ergasteria/Rotterdam, 5/6 Aguilas/Glasgow, 6/3 Karthagena/Maryport, 5/1½ Almeria/Rotterdam, og for Fosfat 7/ Sfax/Nantes. Raterne for Bilbao er en Kende bedre paa Basis af 4/6 Glasgow, Middlesbro eller Rotterdam. Kulfragterne fra England ned til Middelhavet er uforandret til den vestlige Del men lidt højere til de østlige Pladser, idet der betaltes 6/3 Port Said eller Aleksandria. Til Marseille er Raten 7 Frcs. Nordamerika har fragtet en Del livligere, men Raterne viser ingen Bedring. Fra Miramichi betaltes 40/ à 42/6 for Deals til Vestkysten og fra St. John 37/6. For Korn fra New York sluttedes til omkring 2/3, Basis én Lossehavn i Middelhavet. Savannah betalte 23/6 for Bomuld til Bremen. Fra Golfen akcepteredes 9/3 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, 10/6 Danmark, men Tømmer har været livligere til Rater, som 72/6 Rotterdam, 92/6 à 97/6 Argentina.

La Plata Markedet viser kun meget ringe Aktivitet, da det er saa vanskeligt at sælge Majs i Evropa. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betinges næppe over 11/6 for 4,000 Tons Baade, prompt, medens 14/ à 15/ noteres pr. Januar. Kulfragterne fra Wales til La Plata er 11/ à 11/6 pr. prompt, 9/ à 9/3 pr. November, 8/6 pr. December.

Østersømarkedet er i en højst utilfredsstillende Forfatning. Saa vel fra Bollen som fra de russiske og tyske Havne er Laster knappe. Raten fra St. Petersburg er ikke over 1/1½, Hvedebasis London eller Rotterdam, og fra Libau er den faldet til 9¼ d. Havrebasis. Riga er flovt paa Basis af 19/ D/B. til Englands Østkyst, Frcs. 26 Antwerp, H. I. L. 12 à 12½ Kappbjælker til Holland. Blandt de sidste Kulbefragninger fra Østkysten til Østersøen nævner vi 3/7½ Tyne/Kronstadt (4,500), 3/3 Blyth/Lübeck (2,700), 4/ Burntisland/Helsingborg (2,900), 4/3 à 4/4½ Tyne/Stockholm (1,600/1,800), 4/3 Forth/Horsens (1,250), 4/10½ Grangemouth/Wismar (1,200), 3/10½ Riga (2,000), 3/6 à 3/7½ Tyne/Swinemünde (1,800/2,500).

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i August Maaned 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 4 amerikanske, 16 britiske, 1 chilensk, 2 danske, 11 franske, 3 tyske, 1 italiensk, 7 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk, ialt 48. Dampskibe: 3 østrigske, 12 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 2 tyske, 1 græsk, 1 japansk, 4 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 tyrkisk, ialt 28.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 19, Kollision 5, beskadiget af Ild 3, forsvundet 4, forladt 1, Kondemnation 10, sunket 6; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 2, beskadiget af Ild 3, forsvundet 7, Kondemnation 9.

Felinger, Dpsk. af Odessa, paa Rejse fra Reval til Newcastle, har i Østersøen fanet en Del Maskinskade og er af en Bugserdumper indslæbt hertil for Reparation.

Sköldmön, svensk Skonnertbrig, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Nyborg til Hernosand i Ballast paa Grund ved Omo. men kom med Assistance af Omo Bjergelav flot, tilsyneladende ubeskadiget. Skibet bliver undersøgt af Dykker, før Rejsen fortsættes.

Dagmar, Jagt af Aalborg, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Norre Sundby til Stubbekjøbing med en Ladning Majs strandet ved Musnedø; Besætningen er reddet.

Greetland, Dpsk. af Drammen, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Halmstad med en Ladning Kul, strandet paa Trindelen. Skibet er fuldt af Vand. Besætningen, 15 Mand, er reddet og landsat i Frederikshavn.

Karen, Dpsk. af Esbjerg, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Riga til Bordeaux med en Ladning Træ, returneret til Riga med knækket Agtermast og Tab af Dækslast.

Ingrid, Dpsk. af Esbjerg, er d. 6. ds. ankommet til Austruwell med Skade paa Maskinen, forårsaget ved haardt Vejr.

Skonnert „Carl Andersen“ til Salg

straks paa Grund af Ejerenes Indtrædelse i Herr Sejlmager Halmøes Forretning i Nykjøbing F. Skibet har staaet 2 Aar under Bygning i Bandholm, gik i Fart Oktober 1905; har højeste Klasse fransk Veritas (16 Aar); maaler 58 Reg. Tons, lader 140 Tons d. w., 120 Tons Byg, 100 Tons Havre, 44 Stds. og sejler overalt uden Ballast. 2 Stel Sejl og iøvrigt flot uhalet; er bekendt for en ualmindelig god Sejler. Pris Kr. 18,600.

Nærmere meddelelser

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A. Kjøbenhavn.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Paas hos de fæste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 8./10.). Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 1./10. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 6./10. til Petersborg. — Algarve, Borries, afg. herfra 6./10. til Petersborg. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Neapel 6./10. til Bari. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 3./10. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 2./10. — Arno, Strubberg, afg. herfra 5./10. til Cetté. — Aurora, Fischer, ank. Havre 7./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 6./10. for Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Petersborg 4./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 4./10. til New York. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Valencia 6./10. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 8./10. — Dagmar, Bogvad, afg. Cadiz 6./10. hertil. — Douro, Ørsted, ank. Lissabon 7./10. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 7./10. til Stockholm. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 5./10. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 7./10. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 6./10. hertil. — Georgios I, Sorensen, pass. Brunsbüttel 6./10. for Hull. — Hellig Olav, Egense, ank. hertil 5./10. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 7./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Nystad 1./10. — Jolantha, Simonsen, ank. Petersborg 7./10. — Kasan, Søberg, pass. Brunsbüttel 5./10. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 2./10. til Antwerpen. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 30./9. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 5./10. — Loire, Craignou, afg. Råfsø 6./10. hertil. — Louise, Kruse, afg. London 7./10. til Bordeaux. — Louisiana, Gotthardt, afg. Kristiania 19./9. — til Boston. — L. P. Holmblad, Svaue, ank. Salonica 7./10. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. herfra 7./10. til Antwerpen. — Moskov, Meldahl, afg. herfra 8./10. til London. — Nicolaj II, Clauson-Kaas, afg. Antwerpen 7./10. til Havre. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 4./10. — O. B. Snhr, Frisenette, ank. Riga 6./10. — Omsk, Harder, afg. Windau 7./10. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 6./10. — Perm, Christensen, ank. London 6./10. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 6./10. for Antwerpen. — Riberhus, Bonnelokke, ank. Riga 8./10. — Saga, Wiberg, ank. hertil 6./10. — Saxo, Larsen, afg. Antwerpen 7./10. hertil. — Seine, Damp, ank. hertil 5./10. — Texas, Lissner, afg. herfra 27./9. til Filadelfia. — Tiber, Beck, pass. Gibraltar 5./10. hertil. — Tyr, Thaning, ank. Windau 8./10. — United States, Wulff, afg. New York 1./10. til Kristianssand. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Riga 30./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Liverpool 2./10. til Miramichi. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Rotterdam 6./10. til Blyth. — Goucralkonsul

Pallisen, Christensen, afg. Chatham 2./10. til Browhead f. O. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Ardrossan 3./10. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Bristol 1./10. til Miramichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 18./9. — Pawel Andrejef, Tannebeck, ank. Swansea 6./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Emdeu 1./10. til Cape Tormentine. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Methil 6./10. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ank. Petersborg 5./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 5./10.

Vesterhavet. Naney, Th. Nielsen, ank. Marseille 5./10. — Nordsoen, Gram, ank. Hull 5./10. — Ellen, Hansen, afg. Pernau 3./10. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, ank. Wiborg 4./10. — Inger, Larsen, ank. Llanelly 3./10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Esbjerg 6./10. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Hornosand 5./10. — Cito, Jepsen, ank. Odense 5./10. — Napoli, Brinch, afg. Esbjerg 5./10. til Middlesbro. — Bodil, Uldall, afg. Marseille 3./10. til Oskarshamn. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 5./10. til Middlesbro. — Laura, Pedersen, ank. Königsberg 5./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. London 5./10. — London, Bom, ank. Riga 7./10. — Paris, Tholander, ank. Boness 4./10. — Bryssel, Kaas, ank. Velzen 4./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 26./9. — Wien, Beck-Hansen, ank. Wasa 4./10. — Roma, v. Thun, ank. Rotterdam 2./10.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Göteborg 5./10. til Antwerpen. — Samui, de Fine Licht, afg. Frederiksstad 6./10. til Middlesborough. — Sibirien, Madsen, afg. Perim 29./9. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kobe 5./10. — Anamba, Rambusch, afg. Sabang 5./10. til Suez. — Cathay, Thomsen, afg. Penang 2./10. til Suez. — Bintang, Gabe, ank. Portland 6./10. — Indien, Berg, afg. Funchal 1./10. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 1./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 26./9. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Kitts 1./10. til Havre. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./9.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Ghent 3./10. — Enigheden, Jensen, ank. Methil Red 3./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Lübeck 7./10. til Oxelösund. — Edison, Sorensen, ank. Burntisland 4./10. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 27./9. til Genua. — Newton, Andersen, ank. Livorno 6./10. — Washington, Nielsen, ank. Frederiksstad 1./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 2./10. — Vera, Thing, afg. Methil 4./10. til Svendborg. — Freja, Nielsen, afg. Petersborg 7./10. til Svendborg. — Hertha, Rasmussen, afg. Ystad 5./10. til Stockholm.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Burntisland 4./10. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 6./10.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Abo 7./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Hernösand 4./10. — Martha, Christensen, ank. Husum 7./10. — Elna, Rathje, ank. Neufahrwasser 6./10. — Therese, Pedersen, afg. Lovisa 2./10. — Simone, Møller, afg. Pillau 7./10. — Jeanne, Löffler, ank. Neufahrwasser 6./10. — Vera, Riso, ank. Stockholm 7./10. — Daisy, Lagesen, ank. Hernösand 5./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Methil 4./10. — Brattingsborg, Suenson, ank. Rotterdam 5./10. — Flynderborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Fredensborg, Fischer, ank. Trångsund 2./10. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Ripola 29./9. til Sunderland. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Cardiff 3./10. til Livorno. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 26./9. til Genua. — Rosenborg, Schultz, ank. Korsør 7./10. — Skanderborg, Jensen, afg. London 3./10. til Cetté. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 30./9. til Huelva. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Bougie 30./9. — Søborg, Hansen, ank. Kristinesstad 7./10. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 7./10.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbech, afg. Stettin 5./10. til Rotterdam. — Klampenborg, Thygesen, afg. Koivusaari 3./10. til Antwerpen. — Marselisborg, Andersen, ank. Sfax 5./10. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Hull 27./9. til Genua. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 23./9. — Tørborg, Smith, afg. Hull 30./9. til Genua. — Ulfshøj, Møller, afg. Huelva 3./10. til Neufahrwasser. — Vordingborg, Petersen, ank. Windau 7./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Ghent 4./10. til Stettin. — Dansborg, Kühl, afg. Oran 29./9. til Stettin. — Jægersborg, Larsen, ank. Kronstadt 4./10. — Kallundborg, Nielsen, ank. Libau 28./9. — Taarnborg, Matzen, afg. Petersborg 3./10. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 3./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Rouen 2./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Petersborg 8./9.

(Fortsættes Side 543.)

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-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2362. **Rebnings-Station** atter oprettet. **Svenske-Knoide, Skallingen, Jylland V.-Kyst, Nordseen.** Rednings-Bistationen ved Svenske-Knoide er atter forsynet med Redningshaand. (Kort Nr. 130, 170 og 167. Danske Løds, Side 10 og 70).

2363. **Fyr atter i Orden.** **Lysegrund, Kattegat.** Lysegrund Fyr er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2300. Kjøbenhavn 1908).

2364. **Lystende flyttet.** **Sømærke udlagt.** **Ostindiefarer-Grund, Gilleleje-Flak, Sundet.** Forandringen af Afmærkningen ved Ostindiefarer-Grund og Gilleleje-Flak er foretaget den 1ste Oktober 1908). (Kort Nr. 127, 144, 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Løds, Side 252. Fyr-Fort. Nr. 165). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2194. Kjøbenhavn 1908).

2365. **Fyr i Uorden.** **Taars, Laaland V.-Kyst, Store Bælt.** Taars Vinkel-fyr viser fejl Karakter. Det vil snaarest muligt atter blive bragt i Orden.

2366. **Lødsfartøj atter udlagt.** **Nyord, Smaalands-Farvandet.** Nyord Løds-fartøj er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1744. Kjøbenhavn 1908).

2367. **Oplysning om Bodi.** **Hvalsbakur N. Island Ø.** Den i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 20991 Kjøbenhavn 1908 omhandlede Bodi ligger ikke 4 Sm N., men 7,3 Sm N. 30° V. for Hvalsbakur. Mindste Dybde 13 m. 64° 42' 20" N. Br. 13° 22' 36" V. Lgd. (Kort Nr. 55, 114, 193 og 214). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 991. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2368. **Tænding af Fyr.** **Sølvborg, Sværrig.** I Efteraaret 1908 tændes følgende Fyr ved Sølvborg:

Ved Sølvborg to Lødefyr. Det S-lige er et rodt, fast Fyr, der vises fra en Varde. Plannens Højde: 7,5 m. 56° 2' 10" N. Br. 14° 34' 35" Ø. Lgd. Det

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalenge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

nem S. til S. 45° V., fri N. om Nødinggrundene og Hellegrund, hvidt derfra til S. 52° V., fri S. om Veregrund, rodt derfra til S. 60° V. Plannens Højde: 9,5 m. Lille Fyrhus. Brændetid: Hele Aaret. 58° 11' 35" N. Br. 8° 23' 40" Ø. Lgd.

Natvikskjær, paa Østre Natvikskjær i Nibesund, viser Lys med To-Formørkelses. Lys et rodt fra N. 46° Ø., fri N. om Larsboen, til N. 42° Ø., fri S. om Bisholmskjærene, grønt derfra til N., rodt derfra gennem V. til S. 44° V., fri N. om Ramsøskjærene. Plannens Højde: 5,5 m. Lille Fyrhus. Brændetid: Hele Aaret. 58° 7' 50" N. Br. 8° 13' 55" Ø. Lgd.

Svervikodden Fyrlampe i Nibesund er forandret og viser nu grønt Lys fra N. 40° Ø. gennem Ø. til S. 23° Ø., hvidt Lys fra S. 30° V. til S. 34° V., i øvrigt uforandret.

Varholmen Fyrlampe viser nu Lys med Formørkelses. Lys et rodt fra N. 5° V. gennem N. til N. 55° Ø., fri S. om Galgehølmene, hvidt derfra til N. 59° Ø., fri N. om Hvalen og Hundskjærene, grønt derfra gennem Ø. til S. 83° Ø., fri S. om Hundso og Hanebalsbaen, hvidt derfra til S. 68° Ø., fri N. om Kniven og Knivbaen, rodt derfra til S. 53° Ø., fri S. om Kniven, hvidt derfra til S. 46° Ø., fri N. om Sougrvaar, grønt derfra gennem S. til S. 52° V., fri N. om Hummerbaen og Seilbaen, hvidt derfra til S. 60° V., fri S. om Knuden, rodt derfra til S. 70° V., fri S. om Udvaareflakket, i øvrigt uforandret. (Kort Nr. 119, 179 og 196).

2369. **Toude flyttet.** **Römö Dyb, Tyskland.** I Römö Dyb er Spiritoude E flyttet og ligger nu i 4 m Vand uden for en 4 m Grund. 55° 3' 30" N. Br. 8° 29' 44" Ø. Lgd.

2370. **Vrag uskadeliggjort.** **Elben.** Vraget af Damperen »Pyrgos« er uskadeliggjort for Skibsfarten. Vragfyrskibet er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2042. Kjøbenhavn 1908).

2371. **Undervands Klokketende inddraget.** **Nordergründe, Weser.** Undervands Klokketenden, som til Forsøg var udlagt V. for Nordergründe, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 914. Kjøbenhavn 1908).

2372. **Fyr tændt.** **Blexensand Anlægshro, Weser.** Paa hvert Hjørne af Anlægshroen ved Blexensand er tændt en hvid Lanterne. Plannens Højde: 7 m. Synsvidde: 2 Sm. 53° 30' 24" N. Br. 8° 30' 53" Ø. Lgd., og 53° 30' 19" N. Br. 8° 30' 47" Ø. Lgd.

2373. **Vinterafmærkning.** **Holland.** I Holland er Vinterafmærkningen begyndt.

2374. **Forandring i Afmærkning.** **Pollendam, Haringen, Zuidereze.** En rodt Lystende, mærket Nr. 12, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er udlagt V. for Pollendam paa 59° 11' 39" N. Br. 5° 19' 39" Ø. Lgd., 75 m VSV. for Spidsoude Nr. 12, som er inddraget. Om Vinteren ombyttes den med en rodt Vager med 2 Balloner. Spidsoude Nr. 11 er flyttet 1¼ Kbl SSV. hen. 53° 11' 55" N. Br. 5° 18' 43" Ø. Lgd.

2375. **Undervands Taagesignal gives midlertidig ikke.** **Fyrskibet »Maas«.** Undervands Taagesignal gives midlertidig ikke fra Fyrskibet »Maas«.

2376. **Havnarbejder.** **Nieuwe Rotterdamse Waterweg.** Det hvide, faste Fyr med Formørkelses paa Due d'Albe Nr. 13 ved S-Siden af Farvundet i Nieuwe Rotterdamse Waterweg er slukket. Due d'Alben borttages. 51° 54' 21" N. Br. 4° 15' 50" Ø. Lgd. Et Fartøj, der viser de fastsatte Signaler, er udlagt 2 Kbl SØ. for Due d'Albe Nr. 13, c. 3/4 Kbl S. for Fyrlinien, ved den ny Dæmning, som bygges der.

2377. **Baaker skal belyses.** **Wester Scheide.** Følgende Baaker i Wester Scheide skal belyses: Baaken med afkortet Kogle paa Enden af Volden ved Bieze-lingen. 51° 26' 17" N. Br. 3° 55' 46" Ø. Lgd. Cylinder Baaken V. for Hoek van Bad. 51° 24' 0" N. Br. 4° 11' 40" Ø. Lgd. Baaken paa Ø-Kant af Schorren van Saaflinge. 51° 21' 48" N. Br. 4° 13' 18" Ø. Lgd. Baakernes Topbetydningse borttages.

2378. **Fyr forandret.** **Gun Floet, Thomsen, England.** Gun Floet Fyr er nu forandret og viser rodt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 7,10 Sek., Mørke 14,10 Sek. 51° 46' N. Br. 1° 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1480. Kjøbenhavn 1908).

N-lige er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Baake. Flammens Højde: 11 m. 56° 2' 20" N. Br. 14° 34' 35" Ø. Lgd. Fyrene er overet i N. 22° Ø.

Paa Skæret Timan et Fyr med En-formørkeler hver 3 Sek. Flammens Højde: 5 m. Lyset er hvidt fra S. 35° Ø, gennem S. til S. 35° V. til S. 42° V., rødt fra S. 42° V. til S. 49° V. til V., grønt fra V. til N. 56° V., hvidt fra N. 56° V., gennem N. til N. 22° Ø, rødt fra N. 22° Ø, til N. 24° Ø. Linseapparat af 4de Orden. 56° 1' N. Br. 14° 34' 28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

2369. Grund fundet. Kalmarsund. En 5: m Grund er fundet 7 Kbl SSV. for Dänman Fyr. 57° 3' N. Br. 16° 40' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

2370. Fyr tændt. Kraksår. Ruttksvall. Paa Kraksår, Krakö N.-Punt, er tændt et Fyr med En-formørkeler hver 10 Sek. Lyset er grønt fra N. 75° V., gennem N. til N. 5° Ø, hvidt fra N. 5° Ø, til N. 11° Ø, rødt fra N. 11° Ø, til N. 40° Ø, grønt fra N. 40° Ø, hvidt fra N. 66° Ø, til N. 85° Ø, rødt fra N. 85° Ø, til Ø, grønt fra Ø, til S. 85° Ø, hvidt fra S. 85° Ø, til S. 79° Ø, rødt fra S. 79° Ø, til S. 75° Ø, Flammens Højde: 11,5 m. Hvid Fyrbelysning. 61° 34' 12" N. Br. 17° 19' 43" Ø. Lgd.

2371. Lystønde udlagt. Vanta Litets Grund. Bottniske Bugt. En rød Lystønde, der viser hvidt kl-blink hver 3 Sek. er udlagt NY. for Vanta Litets Grund. 62° 29' 12" N. Br. 18° 15' Ø. Lgd. Tønden ligger ude fra 1ste Augst til Søfartens Ophør. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1530). Kjøbenhavn 1908).

2372. Taagsignal foranret. Holmgædd. Bottniske Bugt. Ved Hohnigædd Fyr gives nu Taagsignal med Et-knald hver 10 Minutter. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1053). Kjøbenhavn 1908).

2373. Grunde almerket. Rickielæ Stortgrund. Ratan NB. Den sorte Vager med hvidt Bælte og Ballon ved Rickielæ Stortgrund er flyttet til Ø. for den ny fundne 3 m Grund. 64° 4' 48" N. Br. 21° 8' 6" Ø. Lgd. V. for Rickielæ Stortgrund er udlagt en rød Vager med en nedadvendt Krost over en Ballon. 64° 5' 12" N. Br. 21° 5' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2247). Kjøbenhavn 1908).

2374. Farvand almerket. Heisingfors Distrikt. Finske Bugt. Finland. Farvandet fra Hangöudd indre Løksplads S. om Kistskär, forbi Ullerhinken og Klippigarne samt N. og S. om Gråskär til Rilax og Frammas, samt to fra dette Farvand til Bronnart lørende Farvande, er almerket. (Kort Nr. 155).

2375. Fyr midlertidigt slukket. Rysskär. Finske Bugt. Rusland. Rysskär laxe Fyr er nedbrændt og slukket paa tilstøent Tid. 60° 6' 6" N. Br. 24° 51' 24" Ø. Lgd.

2376. Forandring af Fyr. Jershöft. Tyskland. I de kommende Maaneder skal Jershöft Fyr forandres til et elektrisk Fyr. Under Arbejdet slukkes Fyret, og et midlertidigt, hvidt Lyntyr, der hver 15 Sek. viser To-Lyn, tændes paa Fyrtårnets Galleri. Sydsiden: e. 5 Sm. 54° 32' 29" N. Br. 16° 32' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

2377. Almerkning. Gellenström. Stralsund. NV-lige Farvand er uddybet til 4 m. Anduvnings-Tonden for Gellenström ligger i Skæringen af Ledelinen Marie Kirke overet med Væredel Grund Fyrtårne, og Gellen Tvaermerke Fyr og Baake overet. Den røde Tonde H ved Rükken NØ-Hjorne ligger paa 54° 27' 54" N. Br. 13° 3' 45" Ø. Lgd. Den røde Tonde I ved Rükken Ø-Hjorne ligger paa 54° 27' 48" N. Br. 13° 3' 46" Ø. Lgd. De røde Tønder A til G ligger med lige store Afstande mellem Anduvningsstønden og Tonde H. De sorte Tønder er ulorandret. (Kort Nr. 139). (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 731). Kjøbenhavn 1908).

2378. Fyrs Lysvinkel. Dornbusch. Hiddensund. Den røde Vinkel i Dornbusch Fyr lyser fra S. 29° V. til S. 53° V. (Kort Nr. 139). (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 409). Kjøbenhavn 1908).

2379. Fyrskibet »Fehmarnbelt« udlægges atter. En af de første Dage i Oktober udlægges Fyrskibet »Fehmarnbelt« atter paa Station og Resorvfyrskeibet indtrædes. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2110). Kjøbenhavn 1908).

2380. Forestående Tænding af Ledefyr. Sønderborg. Als. I Efteråret 1908

tændes ved Sønderborg to Ledefyr for Indløbet i Sønderborg S-lige Havneby og i Als-Sund. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Mast med hvid Firkant. 54° 54' 31" N. Br. 9° 47' 40" Ø. Lgd. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Mast med Trekant med Spidsen opad. 54° 54' 20" N. Br. 9° 47' 33" Ø. Lgd. Fyrene er overet i N. 20½° Ø. S. fra holdes de overet, til Ledefyrene ved Sløttet kommer overet, hvorefter disse benyttes som tilligere. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

II. Kattegat og Skagerrak.

2381. Dybder. Frederikstad V-lige Indløb. Norge. 300 m GNØ. for Gaansungen Fyrtårne er der 7 m Dybde. 53° 10' 46" N. Br. 10° 52' 56" Ø. Lgd. 150 m NØ. for Slagen paa Nordre Krækergrund er der 6 m. 59° 10' 44" N. Br. 10° 53' 0" Ø. Lgd. 150 m SØ. for Føntangen er der 6 m. 59° 10' 32" N. Br. 10° 52' 36" Ø. Lgd. Dybrænde Fartøjer maa derfor ikke gaa V. om Kræka.

2382. Uddybning. Moldesund. Løds-Station nærlagt. Vestre Moldesund er uddybet til 6,5 m Dybde i 50 m Bredde. Ved Løbets Ø-Side staar to Slager. Søeternes Løds-Station er nærlagt.

III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

2384. Grund fundet. Vaagsfjorden. Norge. I Alskjærleden, mellem Hestøi og Langfingret (Langskjær) er fundet en Kyr med 3,5 m, som strækker sig i SV. —NØ over Lobet tæt N. om Slagen og vinkskjelt kan udlægges.

2385. Baer fundet. Trænen. Mellom Sendingen og Skærene V. for Yttre Hølleholmen er følgende Baer fundet: En 2 m Baer, paa 66° 31' 5" N. Br. 12° 7' 39" Ø. Lgd., en 3 m Baer, paa 66° 31' 5" N. Br. 12° 7' 35" Ø. Lgd., en 5 m Baer, paa 66° 31' 7" N. Br. 12° 7' 38" Ø. Lgd.

2386. Dybde paa Baer. Indre Kvarø. Paa den ved Indre Kvarø fundne Baer, 260 m S. 27° V. fra Bonetskjær S.-Punt, er der 5 m Vand. 66° 29' 8" N. Br. 12° 58' 43" Ø. Lgd.

2387. Fyrtårne forandret. Rosholmen Fyr er forandret til Fyrtårne, der ontrent hver 10 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 14, m. Lysevænet: 9 Sm. Den lyser fra S. 4° Ø, gennem S., V., N. og Ø. til S. 76° Ø.

Blindens Fyrtårne er forandret og viser nu Lys med Formørkeler. Flammens Højde: 9,5 m. Lyset er rødt fra S. 61° V., klos til N.-Kant af Evra, til S. 64° V., fri S. om Tønsenpynten og S. om Indre Tønsesfald, grønt derfra til S. 86° V., fri N. om Svarteskjær, hvidt derfra til S. 88° V., fri S. om Gibeftaldene (Lønfaldet), rødt derfra gennem V. til N. 86° V., fri N. om Giba og Blinshønen, hvidt derfra til N. 79° V., fri S. om Dyplina, Gibeftaldene og Breiflisa, grønt derfra til N. 75° V., fri N. om Breiflisa, rødt derfra til N. 63° V., fri S. om Søndre Klæftua og Hølsfin og fri N. om Blindenskirkeflu. Lille Fyrhus.

2388. Fyr tændt. Taagsignal. Følgende Fyrtårne er tændt den 1ste Oktober 1908:

Tveskinn ved Nevlingsflaun, viser Lys med Tre-Formørkeler. Lyset er grønt fra N. 28° Ø, til N. 69° Ø, fri S. om Herregaardshønen, rødt derfra til N. 86° Ø, fri S. om Østre Skalbørghaus, hvidt derfra gennem Ø., S. og V. til N. 86° V., fri S. om Napanøen, rødt derfra til N. 41° V. Flammens Højde: 17 m. Fyrtårnen vises fra Taget af Maskinhuset. Taagsignal gives med Tre-Slød hver 1 Minut, hvert Sløds Varighed e. 5 Sek. Brændetid: Hele Anret. 58° 56' 10" N. Br. 9° 56' 50" Ø. Lgd.

Retorskjær ved Lilleland viser Et-Lyn hver 4 Sek. Lyset er grønt fra N. 8° V., gennem N. til N. 21° Ø, fri Ø. om Nølgunden, hvidt derfra til N. 49° Ø, fri N. om Nordøerne, rødt derfra gennem Ø. til S. 67° Ø, fri S. om Langøerne, hvidt derfra til S. 27° Ø, fri Ø. om Skjæregrunden, grønt derfra gen-

2398. Forandring i Afmærkning. Alexandra Channel. Thømsen. Girdler Elbow Tønde er flyttet 2 Kbl N. 4° V. hen og ligger nu i 10, m Vand, 1, Sm S. 59° V. fra N W Shingles Baake, og i N. 52° V. fra Girdler Baake. N W Shingles Tønde er flyttet 2 Kbl N. 26° Ø. hen og ligger nu i 13, m Vand, 1, Sm S. 69° V. fra N W Shingles Baake og i N. 42° V. fra Girdler Baake. N W Shingles Baake: 51° 31', N. Br. 1° 11', Ø. Lgd.

Den rød og hvid tårnede Stumtønde, der midlertidig var udlagt 1, Sm S. 45° V. fra N W Shingles Baake og i N. 30° V. fra Girdler Baake, ligger nu permanent og hedder »Middie Girdler«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2216. Kjøbenhavn 1908).

2400. Vrag afmærket. Outer Dowsing Shoal. Damperen »Pacific« ligger sunket i 7, m Vand, 4, Sm S. 48° Ø. fra Fyrskibet »Outer Dowsing«. En grøn Tønde, mærket »Wreck«, er udlagt ½ Kbl Ø. for Vraget. 53° 24' N. Br. 1° 10', Ø. Lgd.

2401. Fyr tændt. Eileneess. Firth of Forth. Skotland. Om trent den 1ste Oktober 1908 tændes ved Eileneess et hvidt Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser Et-Blink. Flommeus Højde: 15, m. Det vises fra en Baake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 11' 5" N. Br. 2° 48' 50" V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2402. Belysning forandret. Seine Munding. Frankrig. Belysningen i Seine Munding er nu forandret:

Tønden Ratelots er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Lystønde, der ligger paa 49° 25' 15" N. Br. 0° 4' 40" Ø. Lgd.

Lystønden Ratier Est ligger paa 49° 25' 34" N. Br. 0° 8' 29" Ø. Lgd.

Lystønden Ratier N O ligger paa 49° 26' 25" N. Br. 0° 8' 29" Ø. Lgd.

Lystønden Haut de Quarante ligger paa 49° 28' 12" N. Br. 0° 5' 33" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 627. Kjøbenhavn 1908).

2403. Grund dækket. Baie de Seine. En Sandbanke, der falder 6 m tør, har dækket sig ved Yderenden af Ouistreham V.-Dæmning og skyder sig c. 20 m ud ved det grumne Fyr.

2404. Fyr forandret. Pointe de Ver. Courseulles. Pointe de Ver midlertidige Fyr er slukket og det nye Fyr tændt. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink, Blink 0 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 8 Sek., Lysevne: 24 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. 49° 20' 28" N. Br. 0° 31' 8" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1993. Kjøbenhavn 1908).

2405. Tønde forandret. The Bridge. Plymouth Sound, England. Den N.-lige hvide Stumtønde ved Løbet over The Bridge er ombyttet med en rød og hvid lodret stribet Stumtønde og flyttet 120 m N. 28° V. hen. Den ligger nu 680 m S. 65° V. fra Drakes Island Flagstang. 50° 21' N. Br. 4° 9' V. Lgd.

2406. Fyr forandret. Bidford Barre. England V.-Kyst. Den hvide Vinkel i Bidford Barre Fyr lyser nu fra S. 84° V. til S. 63° V. 51° 5' N. Br. 4° 13' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 703. Kjøbenhavn 1908).

2407. Fyrs Lysvinkel. Douglas Head. Isle of Man. Douglas Head Fyr lyser ind mod Land til S. 36° V. og ikke kun til S. 23° V. 54° 8' N. Br. 4° 27' V. Lgd.

2408. Forestående Tænding af Fyr. Eilean Trodda. Skye N.-Kyst. Hebrider. Om trent den 1ste November 1908 tændes paa Toppen af Eilean Trodda et Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser To-Blink. Lyset er hvidt fra N. 51° V., gennem N. og Ø. til S. 38° Ø., grønt fra S. 38° Ø. gennem S. til S. 62° V., hvidt fra S. 62° V. til S. 87° V., rødt fra S. 87° V. gennem V. til N. 51° V. Flammens Højde: 48, m. Der er ikke Vagt ved Fyret. 57° 43' 30" N. Br. 6° 18' 10" V. Lgd. (Kort Nr. 119).

2433. Fyr midlertidig slukket. Port Montt. Tønde inddraget. Tautill Passage. Reloncavi Sound. Port Montt røde, faste Fyr paa Yderenden af Passenger Pier er midlertidig slukket paa Grund af Pierens Forlængelse. 41° 28' S. Br. 72° 57' V. Lgd. En ny, ½ Kbl lang Pier, der gaar i S. t. Ø. er bygget 9 Kbl Ø. for Passenger Pier. Den sorte Stumtønde med Stage og Bar, paa N.-Siden af Tautill Passage, er inddraget og udlugges ikke mere. 41° 43' S. Br. 73° 3' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2434. Taarn odelagt. Marchiello. Capo S. Maria di Leuca V. Italien. Taarnet Marchiello, V. for Capo S. Maria di Leuca, er styrtet sammen. 39° 47' 40" N. Br. 18° 20' 10" Ø. Lgd.

2435. Fyr tændt til Forsøg. Porto del Lido. Venezia. Den 1ste Oktober 1908 tændes til Forsøg paa Yderenden af NØ.-Dæmningen, til højre for Indløbet til Porto del Lido, et grønt Fyr med To-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 4 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1 Sek. Forsøget varer c. 14 Dage; naar det er endt og Fyret tændes permanent, inddrages Lystønden, der viser grønt Lys.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2436. Lystønde udlagt. Rambler Channel. Pungue River. Afrika. Rambler Channel Tønde Nr. 6 er ombyttet med en rød Lystønde, der ligger 6, Sm S. 11° V. fra Point Macuti Fyr. 19° 56' S. Br. 34° 52', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 773. Kjøbenhavn 1908).

2437. Forestående Tænding af Fyr. Pak Chan River. Birma. Om trent den 1ste November 1908 tændes paa Point Victoria ved Indløbet til Pak Chan River et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 6 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. 9° 59' N. Br. 98° 33' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2438. Karantænebestemmelser. Malla. — Tunis er erklæret for smittet af Kopper, Arabien (udtagen Aden og Perim), Rostov, Taganrok, Novorossisk, Batum, Theodosia, Kertsch og Odessa af Kolera, Indien og Alexandria af Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anmeldet; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Norge:

I Oktober 1908 udkommer:

N B 51 Specialkort. Fra Donna til Luro. 1:50,000.

† B 7 Generalkort. Donnoso til Floinn og Sandhornet.

Indløbet til Kirkenes (Sydvaranger) 1:100,000, medfølger gratis som bilag til Generalkort B 14. Fra Tanahavn til den russiske Greuse.

Holland:

N 381 Zuid-Chineesche Zee. Groot-Naloeenn. 1:100,000. Pris: 1,75 fl.

Tyskland:

N 250 Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg, Nordsee, Deutsche Küste, med 1 Plan. 1:25,000. Pris: 2,50 M.

Frankrig:

R 129 De la pointe de Trévignon à Lorient.

R 844 Du cap Fréhel à Cancale.

R 891 Rade de Caen et entrée de l'Orne.

R 9152 Rade de Puapeete.

R 4931 Trouville.

N 902 Table des marées des Colonies françaises des mers de Chine, for 1909.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2408. Søværnets Plads Ile de Sein, Frankrig. Det hvide, 10 m høje Taarn paa Plas ar Søml staar 380 m og ikke 480 m bag det gamle Søværnets paa Ile de Sein. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2266, Kjøbenhavn 1908).

2410. Oplysning om Grunde, Honat og Hædk. Bate de Guiboron. Klippen Bonen ar Rade falder 0,6 m tør, 47° 22' 46" N. Br. 2° 55' 56" Ø. Lgd. Klippen Mun ar Guer ligger ½ Sm Ø. for Drevaice Bihan, og falder 4,1 m tør, 47° 20' 40" N. Br. 2° 55' 50" V. Lgd. Folgende Dybder er fundet: 2, m paa 47° 22' 15" N. Br. 2° 54' 55" V. Lgd. 3, m paa 47° 21' 52" N. Br. 2° 55' 42" V. Lgd. 4, m hvor der i Kortet staar 6, m, paa 47° 21' 32" N. Br. 2° 54' 59" V. Lgd. 5, m hvor der i Kortet staar 6, m, paa 47° 20' 45" N. Br. 2° 55' 20" V. Lgd. 5, m paa 47° 21' 10" N. Br. 2° 55' 55" V. Lgd. 6, m paa 47° 20' 54" N. Br. 2° 55' 30" V. Lgd. 4, m paa 47° 22' 8" N. Br. 2° 57' 45" V. Lgd. 2, m paa 47° 20' 50" V. Lgd. 2° 50' 30" V. Lgd.

2411. Fyr forandret. Santander. Spanien. Pena Horadada røde Fyr er forandret til et Grønt Fyr.

2412. Fyrs Karakter. Santa Martha, Lissabon, Portugal. Santa Martha Fyr ved Lobet over den N.-lige Barre ved Lissabon viser rødt, fast Lys og ikke Erønt, fast Lys. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2060, Kjøbenhavn 1908).

2413. Tønders Belligenhed. Rio Cachem, Portugisisk Guinea. Tønderne i Indløbet til Rio Cachem ligger saaledes: Den S.-lige tæt Ø. for Grunden paa 12° 2' 0" N. Br. 16° 34' 30" V. Lgd. Den mellemste N. for Grunden Garanus V. Ende. 12° 6' 15" N. Br. 16° 31' 15" V. Lgd. Den N.-lige NV. for Grunden Mata. 12° 8' 48" N. Br. 16° 28' 30" V. Lgd.

2414. Midlertidigt Fyr tænkt. Kotonou, Guinea Bagt. Fransk V.-Afrika. Paa Kotonou Værlt er tænkt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 6 Sm. 6° 21' 0" N. Br. 2° 26' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1308, Kjøbenhavn 1908).

2415. Atmærkning. Old Cahabar River, Afrika. I Old Cahabar River er Atmærkningen nu saaledes:

Midlerrands Tønden ligger 15 Sm S. 22° Ø. fra West Point Baake, og i S. 25° V. fra Bakasi Chimp. 4° 19' N. Br. 8° 20' Ø. Lgd. Penece Crossing Tønde ligger 5 Sm N. 57° Ø. fra Tom Stout Point, og i S. 36° Ø. fra Herald Point. Forlønden 1½ Kbl S. 73° V. fra Karl Pieters paa Duke Town Ankerplads er inddraget.

2416. Grund fundet. Cape St. John NV, Corisco Bay. En lille 10 m Grund med 31 m tæt V. for den, er fundet 11¼ Sm N. 23° V. for Cape St. John. 1° 20' N. Br. 9° 17' Ø. Lgd.

2417. Tønders Plads. Georges Bank, Nordlige Atlanterhav. Den hvide Fløjte-tønde Nr. 1, der til Drag ved Opnævning er udlagt paa Georges Bank, ligger paa 40° 52' 41" N. Br. 68° 44' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2229, Kjøbenhavn 1908).

2418. Grund fundet. Two Bush Channel, Penobscot Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. En lille 8, m Grund er fundet i 36 m Vand, 1,1 Sm S. 19¼° V. fra Two Bush Island Fyr. 43° 56' 50" N. Br. 69' 4' 58" V. Lgd.

2419. Grund fundet. Fox Islands Thorofare, West Penobscot Bay, Maine. En lille 4, m Klippegrund er fundet i det V.-lige Indløb af Fox Islands Thorofare, fra Drinkards Ledge Baake i S. 12¼° Ø. og fra Piddler Ledge Baake i S. 25¼° V. 44° 5' 15" N. Br. 68° 56' 37" V. Lgd.

2420. Fyrskibet »Nantucket Shoals« atter udlagt. Fyr forandret. Massachusetts. Fyrskibet »Nantucket Shoals« Nr. 83 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet Nr. 66 inddraget. Fyrskibet Nr. 85 viser nu et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek. Lys 12 Sek., Mørke 3 Sek., fra hvor af de to Master, i øvrigt uforandret. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1313, Kjøbenhavn 1908).

2421. Vrag forsvundet. Barneget Inlet Ø. New Jersey. Vraget Ø. for Barneget Inlet er forsvundet. 39° 30' 30" N. Br. 73° 48' 5" V. Lgd.

2422. Reserverfyrskibets Taagesignal. Fyrskibet »Northeast End«, New Jersey. Taagesignalet paa Reserverfyrskib Nr. 16, der i Stedet for Reserverfyrskib Nr. 2 midlertidigt er udlagt paa Fyrskibet »Northwest End« Station, gives med en 6 Minutters Dampfløjte, der hver 2 Minutter giver To-Stød, Stød 4 Sek., Pause 5 Sek., Stød 4 Sek., Pause 107 Sek. I øvrigt uforandret. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2274, Kjøbenhavn 1908).

2423. Vrag afmærket. Edgemoor. Delaware River. Vraget af Bugser-banden »J. S. W. Holland« ligger sunket e. 1½ Kbl fra Enden af det nedre Værlt ved Edgemoor Vægerdepot. Det er afmærket med et Færøfj, der viser et rødt Flag eller to røde Lanterner lodret for hinanden.

2424. Vrag afmærket. Chesapeake Bay. Vraget af Skonnerten »Patrick Mc. Caber« er sunket i 12 m Vand, e. 1 Sm S. 83¼° Ø. fra Fløjteenden ud for Cape Henry. Vraget er afmærket med en rød og sort vandret stribet Stumplønde. 36° 57' 20" N. Br. 75° 55' 0" V. Lgd.

2425. Fyr forandret. Seven Foot Knoll, Patapsco River, Maryland. En hvid Vinkel, der lyser fra S. 15° Ø. gennem S. og V. til N. 40° V., er indsat i Seven Foot Knoll Fyr; dens Ø.-kant gaar over Cutoff Entrance Tønde Nr. 5, og dens N.-kant over Brewerton Channel Kløkketønde Nr. 19. 39° 9' 19" N. Br. 24' 33" V. Lgd.

2426. Grunde borttaget. Key West Harbor, Florida. I Main Ship Channel er følgende Grunde borttaget til 9,1, 9,2, m Dybde: 7, m Grunden e. ½ Kbl S. 20° V. fra East Triangle Baake. 7, m Grunden e. 1½ Kbl N. 15° V. fra East Triangle Baake. 5,2 m Grunden e. 4¼ Kbl N. 4½° V. fra East Triangle Baake. 6, m Grunden e. 6½ Kbl N. 24° V. fra East Triangle Baake. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 433, 651 og 652, Kjøbenhavn 1908).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

2427. Fyrs Belligenhed. Caballos Point, Port Cortez, Gulf of Honduras. Kysten N. for Caballos Point strækker sig 2 a 3 Kbl mere NV. end end vist paa Kortet. Fyret staar 3, Kbl N. 8° Ø. fra den i Kortet angivne Plads. 15° 51' 40" N. Br. 87° 58' 9" V. Lgd.

2428. Forandring af Fyr. Practicos Point, Nuovias Bay, Cuba N.-Kyst. Den 22de Oktober 1908 forandres Practicos Point Fyr til et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sek. Flamens Højde: 10 m. Synsviddens: 8½ Sm. Det vises fra en hvid Pæl, der staar tæt V. for Fyrpasserbølggen. 21° 38' 54" N. Br. 77° 5' 32" V. Lgd.

2429. Fyrs Lysvinkler forandret. Plum Point, Port Royal, Jamaica. Plum Point Fyr viser nu hvidt Lys fra S. 61° Ø. gennem S. til S. 10° V., rødt Lys fra S. 10° V. gennem V. til N. 41° V. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 309, Kjøbenhavn 1908).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2430. Taagesignal forandret. Fyrskibet »Indio Point«, Taagesignal oprettet. Fyrskibet »Ohio Baake«, Rio de la Plata, Argentina. Taagesignal paa Fyrskibet »Indio Point« gives nu med Stirene, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 10 Sek. Varighed. 35° 7' S. Br. 57° 6' V. Lgd. Paa Fyrskibet »Ohio Baake« gives nu Taagesignal med Stirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 10 Sek. Varighed. 34° 46' S. Br. 57° 29' V. Lgd.

2431. Taagesignal forandret. Fyrskibet »Bahia Blanca«, Taagesignalet paa Fyrskibet »Bahia Blanca« er forandret. Stirene giver nu Et-Stød af 10 Sek. Varighed hver 1 Minut. 39° 10' S. Br. 61° 38' V. Lgd.

2432. Fyrs Lysvinkel forandret. Cape San Isidro, Magellan Strait, Chili. Cape San Isidro Fyr lyser nu fra N. 18° Ø. gennem Ø. og S. til S. 96° V. N. 18° Ø. gaar 1¼ Sm Ø. om Yderenden af Georgia Reef. 53° 47' S. Br. 70° 57' V. Lgd.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, afg. Petersborg 3./10. til Newcastle. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Königsberg 22./9.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 28./9.

Rossia. Generalkonsul, Elißsejeff, Kofeod, ank. Kronstadt 2./10.

Torm. Sara, Jensen, auk. Methil 30./9. — Helene, Sørensen, ank. Kiel 4./10. — Sjælland, Souhiesen, ank. Rotterdam 6./10. — Agnete, Petersen, afg. Grangemouth 7./10. — Hermia, Hansen, ank. Rotterdam 7./10. — Alice, Schultz, afg. Libau 3./10.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio de Janeiro 23./9. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Wesereu 1./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Archangel 1./10. — Urania, Clausen, afg. Soroka 1./10. — Svend, Schmidt, auk. Archangel 21./9. — Nordland, Petersen, ank. Grangemouth 30./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Korsør 4./10. — England, Andersen, afg. Oporto 18./9. — Holland, Paulsen, ank. Methil 6./10. — Rusland, Madsen, afg. London 6./10. — Dronning Olga, Petersen, afg. Cardiff 7./10. — Annette Furness, Larsen, ank. Archangel 21./9. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 3./10. — Europa, Hansen, afg. Rotterdam 4./10. — Tyskland, Dastrup, ank. Dunkerque 4./10. — Frankrig, Friis, pass. Holtenan 5./10. for Riga. — Belgien, Nielsen, ank. Genua 6./10.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. Helsingør 7./10. for Dieppe. — Ingrid, Winther, returneret til Antwerpen 6./10. — Karen, Eriksen, returneret til Riga 6./10.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Rotterdam 5./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Riga 3./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Frederikshavn 6./10. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Ripola 5./10. — G. Koch, Jørgensen, ank. Chantunay 5./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Wismar 7./10. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Methil 7./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Aarhus 4./10. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Kjøbenhavn 4./10. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Hammershus 4./10. vestg.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 4./10. — Rusin, Paulsen, afg. Riga 3./9. — Carl Heeksher, Starek, ank. Shields 4./9. — Dania, Pedersen, afg. Filadelfia 24./9. — Normannia, Eriksen, ank. Blyth 28./9. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 4./9. — Canada, Jespersen, ank. Filadelfia 5./10. — Livouia, Skov, ank. Dunkerque 1./10.

Østerseen. Cimhria, Paulsen, afg. Rotterdam 16./9. — Patria, Dam Larsen, ank. Newport Mon 2./10. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 1./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 26./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 3./10. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 30./9. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Petersborg 26./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 2./10. — Kolumbia, Rasmussen, afg. Kolumbia 5./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Granaria, Jørgensen, ank. Agua Amargo 5./10. — Carbouia, Mathiasen, afg. Rotterdam 6./10. — Estonia, Winckler, ank. Riga 6./10.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Tarragona 7./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Königsberg 6./10. — Secalia, Jensen, ank. Trondhjem 1./10. — Frumentia, Andersen, ank. West Hartlepool 2./10. — Boseia, Skovgaard, ank. Stettin 2./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 30./9.

Sejlskibe.

Rønne. Prøven er ank. til Königsberg. — Nestved er ank. til Figaholm. — Sigurd ank. Kalmar 29./9. — Boruholm er ank. til Faralamu. — Ane Cathrine er ank. til Stolpemünde. — John Hintze er ank. til Stolpemünde.

Svendborg. Fortuna, Christiansen, ank. Wemys 30./9. — Lars Jørgensen, Jørgensen, auk. Fowey 28./9. — Lyø, Jensen, ank. Boness 1./10. — Ariel, Ravnemose, auk. Primel 1./10. — Heimdahl, Rasmussen, ank. Helsingfors 2./10. — Cornwall, Petersen, ank. Wiborg 30./9. — Asta, Bom, ank. Åhus 1./10. — Pallesen, Jensen, ank. Paenkul Red 1./10. — Karl Mørk, Mortensen, ank. Kristiania 1./10. — Beloua, Larsen, ank. Leith 1./10. — Ignatz Breum, Lund, ank. Rauders 1./10. — Rossing, Larsen, ank. St. Ybes 1./10. — Union, Olsen, ank. Uleåborg 1./10. — Fanny, Hansen, ank. Åhus 2./10. — Fulvia, Petersen, ank. Swinemünde 2./10. — Nanna, Madsen, ank. Kronstadt 2./10. — Meta, Møller, ank. Genua 3./10. — Clytia, Nielsen, ank. Queensborough 5./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Fowey 3./10. — Sophie, Mikkelsen, ank. Sundsvall 4./10. — Freir, Brandt, ank. Charlestown 5./10. — Erik, Rasmussen, ank. Klintbjerg 4./10. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Skeletteå 4./10. — Lilly, Rasmussen, ank. Königsberg 4./10. — Jørgen Larsen, Jørgensen, auk. Fowey 3./10. — Grethe, Hansen, ank. Bridgeness 5./10. — Skjold, Larsen, auk. Luktudy 4./10. — Christian, Jørgensen, ank. Stubbekjøbing 5./10. — Severine, Hansen, ank. Kjøbenhavn 5./10. — Solou, Rasch,

ank. Lowestoft 5./10. — Ragnhild, Andersen, ank. Kristiania 5./10. — Alma, Hansen, ank. Brügge 5./10. — Primula, Carlsen, ank. Stubbekjøbing 5./10. — Martin Nissen, Petersen, ank. Plymouth 6./10. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Daglykke 6./10. — Haabet, Andreassen, ank. Petersborg 7./10.

Ærs. Lauritz, Folmer, ank. Aarhus 4./10. — Ofelia, Clausen, afg. Cings Cove 1./10. til Lissabon f. 0. — Karen, Boye, ank. Nautrose 3./10. — Dortha, Boye, ank. Falmouth 3./10. f. 0. — Norden, Rasmussen, ank. Neder Kalix 3./10. — Alf, Rasmussen, ank. Quimper 3./10. — Anne, Mikkelsen, ank. Newcastle 3./10. — M. Hay, Petersen, ank. West Wemyss 5./10. — Svane, Mollmann, ank. Boston 5./10. — Yrsa Hermansen, er afgaet fra Labrador. — Pampa, Sveudsen, ank. Langesund 4./10. — Viking, Weber, ank. Rudkjøbing 4./10. — Hørkulos, Bager, ank. Karlskrona 5./10. — Elise, Petersen, ank. Odense 5./10. — Mathilde, Hansen, ank. South Alloa 5./10. — Wemyss Castle, Baudholm, ank. Wemyss Red 4./6. — Hildur, Andersen, ank. Svendborg 5./10. — Bien, Petersen, ank. Greifswald 6./10. — Anne, Hansen, ank. Göteborg 7./10. — Svip, Jensen, ank. Greifswald 7./10. — Valborg, Johansen, ank. Kjøbenhavns Red 7./10. — Eos, Christensen, afg. Douglas 6./10. — Mars, Stegmann, ank. Danzig 6./10. — Rigmor, Pedersen, ank. Flensborg 6./10. — Albertha, Kromann, ank. Frederiksstad 6./10. — Aerial, Christensen, ank. Pillau 6./10. — Kodan, Hansen, ank. Laguna 6./10. — Dana, Pedersen, ank. Laguna 6./10. — Diana, Hansen, afg. Kristiania 6./10. til Ramsgate. — Bouavista, Christensen, ank. St. Johns (New Foundland) 7./10.

INDHOLD:

Navigationsvæsnets Ordning. — Kjøbenhavn, d. 9. Oktober 1908. — Skoleskibet »Viking«. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skib til Salg.

Svenske Skonnerten „Sölve“ er til Salg. Kan afstaaes i November til Køberen. Skibets Spanter og Tømmer er af taet sydsvensk Egetræ, og Bordlægningen og Garneringen af godt svensk Fyrretræ, Lerketræ og Pitschpine. Skibet er bygget 1904 og laster Sommerlast 120 Tons. Første Klasse. Pris 15,000 Kroner.

Skibsfører A. Nilsson,

Krokås pr. Mjølby.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservfond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon Nr. Gammel Strand 34. 124.

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.: „Vanhaarst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag. Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Gert Holtermann, København.

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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

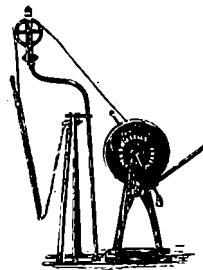
Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse: Copenasue

Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale
Kompasser
komplet.
sidste Model.

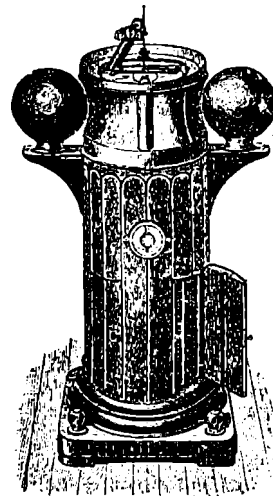
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet efter
Lord Kelvins Princip.

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.



Loddemaskiner
af forskellige
Modeller.

Azimut- og Pejl-
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.
Kikkertøer m. m.
Reparationer
udføres.

De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 64.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 13. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Palat
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Rødningskrandse og Rødningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Algør. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

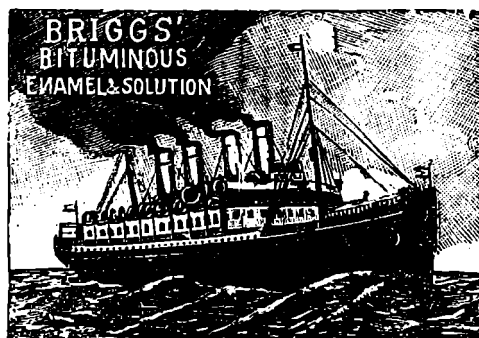
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Emallien
 pålægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
 pålægges kold ligesom Farve.
 Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
 Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Otto Monsteds
 (LIMITED)
Margarine
 Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

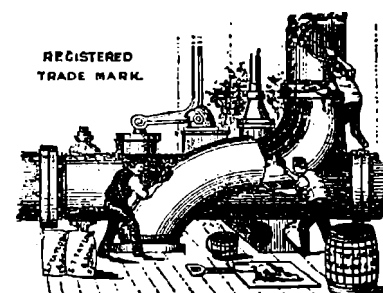
OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
 St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

S. T. TAYLOR & SONS
 Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Sootswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
 Tynos Isoleringsmaterier af Infusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton) i bulk og pressede Plader.
 Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort illustrerede Katalog.

De private Assurandører iim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saason Stævne, Propeller m. m. eiter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaset fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar
Møllgade Nr. 28, ved Havnen.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Anker og Kæder haves til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Fævehandel.
Havnagade 37, Nakskov.

Telef. 102

Telef. 102

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

2 nye Kobbertanke
til Salg,

indvendig fortinnede, hver
rummende c. 100 Potter, Di-
mensioner 26 1/2" høje, 26"
lange, 7" brede, forsynede
med to Afløbhaner.

Albert Jensen,
St. Annæ Plads 14, Telf. 7488.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹.
Blankensteiners Eit., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Tørmælk (Dr. Ekenbergs)

faas hos samtlige Skibsprovianteringshandlere.
Tørmælken er udstillet paa Udstillingen i Tivoli fra den 26.
September til den 10. Oktober.

Eneforhandling ved

S. Bonnevie Lorentzen

Telefon Øbro 1343.

Sct. Jacobsgade 9.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvørk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

PALE SØRENSEN SFF.

Lager af Uhrer, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkertær.

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,
131, Vester voldgade. Telefon 5552.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Frederik Hansen
Skive.

Skibsproviantering.

Fabriks Mærke.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION

til Jærn, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

KJØBENHAVN.

Skib til Salg.

Svenske Skonnerten „Sölve“ er til Salg. Kan afstaaes i
November til Køberen. Skibets Spanter og Tømmer er af
tast sydsvensk Egetræ, og Bordlægningen og Garneringen af
godt svensk Fyrretræ, Lerketræ og Pitschpine. Skibet er
bygget 1904 og laster Sommerlast 120 Tons. Første Klasse.
Pris 15,000 Kroner.

Skibsfører A. Nilsson,

Krokås pr. Mjellby.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Kjøbenhavn, d. 13. Oktober 1908.

Politiske Spørgsmaal bør i Almindelighed ligge ganske udenfor de Rammer, der begrænser et Søfartsblads Virksomhed, og de Betragtninger, mange og vægtige, som ligger bagved dette Princip, har da ogsaa i Bladets hele Levetid stedse været delt af *Dansk Søfartstidende*. Skibsfartens Interesser har aldrig været nogen parlamentarisk Sag og kan ikke heller staa sig ved at blive det, selv om de paa enkelte Omraader saa nær tangerer de politiske Kurver, at de til en vis Grad maa blive afhængige af disse. Som den vigtige Faktor Skibsfarten er i dansk Næringsliv, maa Varetagelsen af dens Interesser i det store og hele forblive uberørt af den til de forskellige Tider herskende Partifarve. Hidtil har dette været Tilfældet, og det er kun rigtigt, at Forholdet vedbliver at være saa.

Men med disse Kendsgerninger in mente gaar vi imidlertid heller ikke udenfor den Grænse, vi selv har afstukket, naar vi paa dette Sted beskæftiger os med det, der skete i Søndags: Dannelsen af den ny Regering og da først og sidst Oprettelsen af det ny Handelsministerium.

Af Navn et Handelsministerium, men af Gavn selvfølgelig et Ministerium for Handel og Skibsfart.

Vi tror uden Forbehold at turde sige, at man fra alle Skibsfartens forskellige Interessekredse vil modtage denne Efterretning med Glæde. Kun altfor ofte har vi i Aarenes Løb her i Bladet haft Lejlighed til at klage over den Decentralisation, der stadig har været et Særkende for Skibsfartens Anliggender, og man behøver ikke at gaa ret mange Aar tilbage i Tiden for at finde disse fordelt blandt, om vi husker ret, samtlige Ministerier med Undtagelse af Krigsministeriet. Nogen Ændring til det bedre er der vel sket heri under den sidst afgaaede Regering, men der var i hvert Fald langt igen. Hvor stor Betydning den Centralisation, som nu tør forventes, vil faa for Skibsfarten, kan i Grunden kun den nogenlunde overse, hvis Opgave det er at tilrettelægge dennes Anliggender for de forskellige Myndigheder. I Stedet for at henvende os til de mange, for hvem det enkelte Søfartsspørgsmaal nødvendigvis ofte maatte blive af ret underordnet Betydning, undraget som det var fra Belysningen af hele Søfartens Tarv, vil vi for Fremtiden kun have at henvende os til en enkelt Myndighed, tilmed en saadan, der har alle Betingelser for stødse at afveje Sagens fulde Betydning. — Unægtelig et stort Fremkridt.

Men ogsaa i anden Henseende betegner Handelsministeriet et væsentligt Plus. Vi gaar nemlig ud fra som givet, at den ny Minister i væsentlig Grad vil støtte sig til de anerkendte Organisationer, til Grosserer-societetets Komite og for Skibsfartens Vedkommende Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og om end denne sidste i Aarenes Løb har formaat at lægge endog flere Alen til sin Vækst, at øge sin Kompetence og sin Interessesfære og derigennem i stedse højere Grad at blive en betydningsfuld og efterhaanden uundværlig Faktor for saavel Regeringsmaskineriet som Skibsfarten selv — saa maa det dog betragtes som afgjort, at et Handelsministerium med ét Slag vil og maa give Fællesrepræsentationen en stærkt forøget Vægt.

Heri vil da ligge en mægtig Spore for Skibsfartens mange Under-Organisationer til at slutte sig tættere og tættere sammen om Fællesrepræsentationen, dels i Erkendelse af at denne er Central-Organisationen for de mange Grene, og dels for at vaage nøje over, at den til enhver Tid nøje svarer til sit Navn — en fulgyldig Repræsentation for samtlige Interesser, der knytter sig til Skibsfarten.

Om den ny Ministers Personlighed vil det være unødvendigt at anvende mange Ord paa dette Sted. Konsul *Johan Hansen* af Firmaet C. K. Hansen er for dette Blads Læsere ikke nogen ny og ukendt Mand, tværtimod — siden Ad. Carls Død i Vinter har han forøvrigt tilmed været Medlem af *Dansk Søfartstidendes* Bestyrelse. I de senere Aar har mange til *Johan Hansens* Navn knyttet meget betydelige Forventninger, og det tør siges, at disse Forventninger hidtil ingenlunde er bleven gjort til Skamme. Alene hans Initiativ ved Dannelsen af The Baltic and White Sea Conference vil være tilstrækkeligt til at vise dette.

Skibsfarten vil ikke nære nogen Betænkkelighed ved at betro sine Interesser i hans Hænder, og paa Skibsfartens Vegne kan vi derfor byde ham et velment Velkommen.

Fra Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk har vi modtaget følgende:

Til Hr. Skibsfører H. P. Hansen, Sk. »Cathrine« af Rønne, tillader vi os som høfligt Svar paa hans Besværing i Deres ærede Blad af 8. September og 9. Oktober d. A. at bemærke, at Fremgangsmaaden ved Udbetaling af Medlemmernes Tilgodehavende for 1906 hos Foreningen har været den, at for Ærøkredden, Svendborgkredden og Esbjerg-Fanø er al Saldo anvist til Udbetaling hos Foreningens Tillidsmænd — og Afviklingen af Saldo ud over nævnte Steder er foregaaet fra Hovedkontoret paa den Maade, at samtidig med Konto-Kuranten er Tilgodehavende sendt de Redere, som, vi vidste, havde fast Bopæl paa Hjemstedet, medens vi for de Redere, der tillige var Førere, og saaledes i de allerfleste Tilfælde maatte antages paa denne Tid af Aaret at være i Fart og derfor ude af Stand til at kvittere for Pengeforsendelser, med Konto-Kuranten sendte en Kvittering og frankeret Svarkonvolut, hvilken da kunde sendes Rederen eller henligge til hans Hjemkomst, og naar Kvitteringerne er indgaaet, er de paa-gældende Beløb omgaaende afsendt herfra.

Vi formener, at dette er den mest praktiske Fremgangsmaade. Da vi i Øjeblikket kun mangler indsendt og afviklet 16 Kvitteringer af 281, synes ogsaa Erfaringen at give os Ret i vor Antagelse, ligesom det ikke er os bekendt, at der ud over Hr. Skibsfører H. P. Hansens Anke er fremkommen nogen Besværing over den af os fulgte Afviklingsmaade.

V. T. Hein.

De danske og norske Bjergningsselskaber. I Kristiania afholdtes i Følge »Verdens Gang« i Søndags et Møde af Repræsentanter for Svitzers Bjergningssentreprise og de tre norske Bjergningsselskaber for at opnaa en Overenskomst mellem Selskaberne med Hensyn til deres Virksomhed. Svitzers repræsenteredes af Direktør Heckscher.

Efterlysning for Udbetaling af Bjergeløn. Matros Axel Tolstrup født i Kjøbenhavn d. 1. August

1874 og Tømmermand Poul Olsen født sammesteds d. 9. Marts 1868 anmodes om at henvende sig til Udenrigsministeriet for at faa udbetalt en dem tilkommende Bjergeløn.

En Pensionskasse for alle Søfarende.

Vi har yderligere modtaget følgende fra Hr. Kapt. Kusk Jensen:

Dansk Søfartstidende bedes om mulig afse Plads til følgende, som Svar paa Hr. S's udmærkede Indlæg i Nr. 54. Allersførst maa jeg beklage Fejlen i mit første Indlæg; det er ganske rigtig kun til det tredobbelte og ikke til det seksdobbelte Lønnen er steget i Land; da jeg opdagede Fejlen var det allerede for sent at faa det ændret.

Uden Tvivl er den aarlige Besparelse, som den gensidige Assurance medfører, i Forening med den store Dygtighed, hvormed Forholdene om Bord og hos Rederierne har været ledet i Marstal, Svendborg og flere Pladser, en væsentlig Grund til, at deres Sejlskibsflaade stadig kan konkurrere og forøges, medens den næsten alle andre Steder staar stille eller er i Tilbagegang, hvilket tydelig nok viser, hvem der kæmper haardest for Tilværelsen. Ingen skulde mere end jeg beklage, om Gennemførelsen af en Pensionskasse for alle Søfarende skulde ødelægge Sejlskibsrederierne eller bebyrde dem paa en unødvendig Maade. Hensigten med en Pensionskasse er jo netop, at den skal være til Fordel for de Søfarende og Rederne og bidrage til at skabe ordnede Forhold.

Jeg er enig med Hr. S. i hans Anke mod Ulykkesforsikringsloven og deri, at Skibsfarten nu og i flere af de foregaaende Aar har arbejdet under saa trykkende Forhold, at den har ondt ved at bære de Byrder den har, men da det fremgaar af Hr. S's Indlæg, at han er meget nøje kendt med de virkelige Forhold, saa vil han sikkert ogsaa være enig med mig i, at den nuværende Tilstand er uholdbar i Længden. Enten maa Skibsfarten gaa i Staa, eller der maa igen betales lønnende Fragter; i Længden gaar intet Foretagende, som først i nogle Aar giver lille eller intet Udbytte for saa bag efter at labe en betydelig Del af Kapitalen. Det første vil nu aldrig ske, saalænge Søtransporten er den billigst kendte Maade at transportere Varer paa; altsaa maa Fragterne stige og det sansynligvis inden ret længe.

Nu kommer den anden Side af Sagen: Endnu kan intet Skib sejle uden Mandskab, og naar det kommer til Stykket, er det lettere at faa Skibe end godt Mandskab. Sidste Aar ved denne Tid steg Hyren i Hull 1 £ pr. Mand; hvis noget lignende i opgaaende Tider skulde ske i Hamburg eller en anden nærliggende Plads, kan Følgen let blive, at en stor Del af de yngre Søfolk rejser ud af Landet. Selv om Hyren senere stiger i Danmark, kommer Folkene dog ikke saadan paa en Gang tilbage, og de deraf følgende Tab kan blive ret store. — Det har i de senere Aar ikke været sjældent, at Skibe har ligget flere Dage stille af Mangel paa Mandskab, men hvor mange Dage om Aaret mon et Skib kan ligge for det Beløb Bidraget til Pensioneringen vil koste? Mon ikke en Del kunde indvindes ved at faa stadige Folk, mindre Udgift til Forhyring, Rejser etc., idet jeg gaar ud fra, at der er flere end tilstrækkeligt af gode danske Søfolk til at bemane Skibene, saasomt en Del af dem, der nu sejler med fremmede Skibe, vil komme hjem. Det er min Overbevisning, at Udgifterne til Pensionering af alle Søfarende ikke vil blive større, end den under normale Forhold kan overkommes, og at ikke alene de Søfarende, men ogsaa Rederne vil have Fordel derved; de første fordi de kan se en sorgfri

Alderdom i Møde, og Rederne, fordi de faar tilstrækkeligt, stadigt og *bedre Mandskab* og tildels bliver forskaanet for de store Svingninger, Landets Beliggenhed mellem store søfarende Nationer ellers let kan give Anledning til. Det vil næppe være heldigt at sætte Pensionen væsentlig lavere end foreslaaet i mit første Indlæg, fordi alle uden at yde personligt Bidrag jo i 60 Aars Alderen er berettiget til Alderdomsundersøttelse, om de er i Trang. For at kunne forlange, at de Søfarende skal bidrage, maa det være til noget bedre, end det de nu kan faa gratis, ellers er der jo intet naaet. Der er ingen Sandsynlighed for, at Sejlskibene bliver uheldigere stillet, end de nu er; der maa vist megen Opfindsomhed til for at gøre dem mere Uret end der nu bliver dem til Del med Ekspedition etc.

Jeg kan lige saa lidt som nogen anden vide, hvordan den endelige Ordning vil blive, men jeg skal tillade mig i Anledning af Spørgsmaal fra flere at bemærke, at det var rimeligt, om den Søfarende og Rederiet blev fritaget for at betale, naar der er betalt i den Aarrække, der svarer til den højeste Pension. Det var ogsaa rimeligt, om Udlændinge, som farer med danske Skibe, nød samme Ret som danske, saasomt de opnaar Borgerret og i alle Tilfælde betaler lige med danske. Søfarten vil sikkert trives bedst uden anden Indgriben fra Statens Side, end Sikkerhed og Kontrol kræver. Monopol, Subvention og deslige gavner én men ødelægger to, lad det være lige for alle.

En Sag som Pensionering af Søfarende er ikke gennemført paa et Øjeblik, fordi saa mange forskellige Interesser skal afbalanceres, men jeg tror det er i alle Parter Interesse, at der bliver taget kraftig fat paa dens Gennemførelse, at ikke en Udsættelse skal ødelægge Søfarten ved Mangel paa Mandskab. Det vilde glæde mig om flere vilde fremkomme med deres Anskuelse om denne Sag og saavidt muligt arbejde hen til en tilfredsstillende Løsning.

Jens Kusk Jensen.

Skoleskibet „Viking“.

Dansk Styrmandsforening har anmodet os om at optage nedenstaaende Indlæg fra Hr. Styrmand A. Jensen:

Den af Bestyrelsen for Skoleskibet „Viking“ truffne Bestemmelse om at ansætte en Søofficer som Fører af Skibet paa dets forestaaende Rejse er vistnok alle bekendt, da der i den senere Tid har været skrevet saa meget baade for og imod denne Beslutning. Det kan vel heller næppe undre nogen, at den danske Navigatorstand tog til Orde for om muligt at forhindre en Søofficers Ansættelse som Fører, thi upartisk set er det dog en Haan for hele den danske Koffardstand. Mellem dem, der tog Ordet, var blandt andre Skibsreder M. Nissen, hvem man altid har hørt omtale som en gammel, erfaren og anset Skibsfører fra Langfarten. At Hr. Skibsreder Nissens Artikler var lidt haarde, kan vel ikke nægtes, men den Tilsetsættelse, der fra „Viking“s Bestyrelses Side er vist mod hele Navigatorstanden, kan vel nok krænke et ærligt Sømandshjerte. I Bladet „Vort Land“ af 2. Oktober 1908 findes imidlertid en Artikel af Hr. Premierløjtnant C. Broberg, hvor nævnte Herrer tillader sig at fremkomme med Udtalelser imod Hr. Skibsreder Nissen, hvilke efter min Mening er en Del ungdommelige Uforskanmetheder imod en ældre anset Skibsfører, der i mange Aar har vidst at hævde det danske Flags Ære paa fjerne Have. I nævnte Artikel taler Hr. Broberg en Del om Teori og Praksis, og jeg skal her overbevise Hr. B. om, at man kan klare sig med Praksis alene, men ikke med

Teori — begge Dele forenede er naturligvis det bedste. Til Belysning af fornævnte Udtalelse skal jeg meddele, at jeg i 1895 afljente min Værnepligt i Korvetten »Dagmar« som Mastemand ved Krydstøppen, i hvilket Skib Hr. B. den Gang var Kadet. Under en Storm i Biscaya-bugten laa Skibet underdrejet for klodsrebet Forremers-sejl, og efter Middag blev 12 Mand beordret til at gøre Sejlet fast; paa Broen var da Næstkommanderende samt Kadetterne Münster og Broberg. Blandt de 12 Mand, der blev beordret til Vejrs, var 6 befarne Søfolk og 6 Lægsrullefolk. Efter c. $\frac{3}{4}$ Times haardt Arbejde var vi Maalet lige saa nær, som da vi begyndte, fordi Arbejdet skulde udføres efter Kadet Brobergs Kommando (Teori). Af Næstkommanderende blev vi saa kommanderet ned igen og skammet ud, fordi vi ikke kunde udføre ovennævnte Stykke Arbejde, særligt var vi fire Navigatorer, som fik en ordentlig Overhaling. Jeg tillod mig da at bemærke, at vi snart skulde faa Sejlet fast, hvis vi maatte bruge vor egen praktiske Metode fra Koffardifarten. Dette tillod Næstkommanderende, og c. 20 Minuter senere var Sejlet vel fast; da vi gik op anden Gang var vi kun de 6 befarne Søfolk — ingen Lægsrullefolk. Under Togtet havde jeg senere atter Lejlighed til at iagttage, hvorledes Teori uden Praksis virker, nemlig naar Kadetterne skulde manøvrere med Skibet under Sejl. Jeg var saaledes Vidne til det komiske Særsyn, at man ved Begyndelsen af en Slagvending gav Ordre til at fire Mesanbommen af og hale op i luv Klyverskøde — en Ordre, der vistnok vil falde enhver Styrmand for Bryset. Ordre af denne Art forefalder ikke saa sjældent, og jeg erindrer, at Hr. B. gav en saadan et Par Gange. Hr. Broberg siger endvidere i sin Artikel, at det er 20 Aar siden, han begyndte at sejle til Søs, men glemmer at oplyse, hvor mange Aar, han har tilbragt paa Landjorden. Naar Hr. B. beraaber sig paa sin Søfart, saa vil jeg give Hr. B. det velmente Raad ikke at tale for højt derom i offentlige Dagblade, thi enhver Sømand i Koffardifart ved godt, hvor mange Maaneder af Aaret en Søofficer opholder sig paa Søen, som han undertiden ikke betræder i flere Aar, hvorimod vi Koffardimænd maa døje Søen hele Aaret rundt uden Hensyn til Vind og Vejrlig.

Naar Hr. Navigationsdirektør Jensen i en Artikel i »Nationaltidende« skriver: »At føre »Viking« over Søen er en underordnet Ting, der ikke er Ben i«, saa maa man ikke være saa uvillig at lægge den højtærede Navigationsdirektør en saadan Ytring for meget til Last, men nærmest regne den som et Udslag af mangelfuld Erfaring med Hensyn til Sejlads og praktisk Sømandskab, saa meget mere, som Hr. J. jo aldrig selv har været i de Farvande, »Viking« skal befare. Jeg vil blot oplyse Hr. Navigationsdirektøren om, at i Frankrig, Tyskland og England er det kun højt ansete Skibsførere i Langvejsfarten, som man betror saadanne Skibe som »Viking«, men da Hr. Navigationsdirektøren vel næppe har været i de Farvande, hvor disse Skibe søger deres Eksistens, har man jo heller ikke Lejlighed til at lære saadanne Folk at kende. Direktøren skriver ligeledes, at den danske Navigatorstand har maattet taale den Haan i mange Aar, at Søofficerer ansattes som Førere af »Georg Stage«. Hertil skal jeg kun bemærke, at »Georg Stage« af de fleste, ja man kan næsten sige af alle Navigatorer i Koffardifart altid nærmest er bleven betragtet som et Stykke Legetøj for større Børn og ikke som et Skoleskib for vordende Befalingsmænd til Handelsflaaden. »Viking« kunde være en Pryd for vort lille Land, hvis blot Foretagendet var dirigeret paa rette Maade, men naar det som nu skal arrangeres med en Søofficer som Fører, hvem kan da svare for Følgerne.

Jeg tiltræder i et og alt Skibsførelses Nissens Anskuelse om, at det i Koffardifart, selv om man skal kunne optræde i en Salon, først og fremmest gælder om at være en praktisk Sømand, som i ethvert kritisk

Øjeblik er Situationen voksen, og som ikke skal behøve at lære af de Folk, der er ens Underordnede.

Jeg respekterer enhver Søofficers Kald, saaledes som hans Gerning fører med sig, men jeg hævder paa det bestemteste, at han er paa en forkert Hylde i et Koffardifartøj, indtil han har faaet tilstrækkelig praktisk Uddannelse.

Endnu et Par Ord til Hr. Broberg, der aabenbart hører til den Slags Mennesker, der ikke tror, man kan lære saa længe man lever. Bland Dem aldrig ind i Forhold, De ej kender, thi for at kritisere en ældre, erfaren og anset Skibsfører, hvis Virkefelt har strakt sig over det meste af Jordkloden, skal man have en lang Aarrække af praktisk Erfaring i Ryggen. Jeg selv føler mig ikke kompetent dertil, skønt jeg tør sige, at jeg har brugt min Tid fuldt ud for at sætte mig ind i saavel Teori som Praksis vedrørende Koffardifarten.

A. Jensen,
Styrmand.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet igen yderst daarligt, og den lille Bedring af Forholdene fra Bottenhavet i forrige Uge ophævedes hurtig, saa at der er følelig Mangel paa Ladninger. Fra Danmark er anbragt nogle Sejlere for Kornlaster, medens tyske Østersøhavne atter er mattere, og Dampere foretrakkes. Syd- og Vestsverig samt Østnorge er yderst daarlig, og der fremkommer kun enkelte Ladninger. Rusland har fremdeles intet at byde paa udover enkelte Oljekagelaster fra Petersborg, som optages af lokalt beliggende Skibe efter Tur. Bottenhavet og Finskebugten er som nævnt livløs, saa at Forholdene i det hele tyder paa tidlig Oplægning af Mangel paa Fragter. Returfragter Vest fra er atter færre, og det er vanskeligere at anbringe den fragtledige Tonnage, men Raterne holder sig uforandret.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

350 Tons Byg Taars/Kristiania 4 $\frac{3}{4}$ Kr., 230 Tons Byg Nakskov/Kristiania 5 Kr., 330 Tons Byg Kallundborg/Åbo 5 $\frac{1}{2}$ Rm., 130 Stdr. D/B. Boards Sundsvall/Papenburg 31 Rm., 115 Stdr. Stav Hernøsand/Theimsen 32/6, 350 Tons d. w. Oljekager Petersborg/Esbjerg 3,600 Rm., 240 Tons Oljekager Havre/Danmark 10 $\frac{1}{2}$ Frcs., 240 Tons Kul Carriden/Langeland 8 £, 340 Tons Clay Fowey/Palermo 13/6, 390 Tons Salt St. Ybes/Sydsverig 80 Øre pr. Hektoliter.

Hvad angaar de mindre Skibe, da har den forløbne Uge været en Del mattere; Stralsund, Greifswald og Barth oplager i disse Dage ingen Skibe, Rostock udbyder derimod nogle Ruglaster, men kun til 3 $\frac{1}{2}$ Mark; Stettin har i den senere Tid været betydelig bedre og har bl. a. sluttet for Rug 4 $\frac{3}{4}$ á 5 Mark til danske Havne, men ellers er der ingen Forandringer at berette om fra de øvrige tyske Østersøhavne, fraregnet maaske Danzig, som stiller 5 $\frac{1}{2}$ á 6 Mark i Udsigt for Rug til Danmark, Sydsverig.

ab Kjøbenhavn er det uforandret meget flovt, og kun faa Befragtninger bliver afsluttet og da til kun smaa Rater, saaledes 10 Øre for Hvede til Verli samt for Gasrensingsmasse til Danzig 3 $\frac{1}{2}$ Mark, Stettin 3 Mark.

ab danske Provinser er der i Øjeblikket flere Byglaster, saaledes fra Kallundborg til Kjøbenhavn 12 Øre, Nakskov/Kristiania 5 Kr., saa vel som fra Assens, Aarhus og andre Provinser.

De svenske Sundhavne har for mindre Skibe kun lidt at byde paa, bl. a. til Kiel 3 Mark, Stettin 3 à 3 $\frac{1}{4}$ Mark, Königsberg 4 à 4 $\frac{1}{4}$ Mark, alt for Ler-varer.

Angaaende Norge da noteres foruden Feldspat fra Kragerø og Kristianssand til Stettin 5 $\frac{1}{4}$ Mark nu ogsaa Granit fra Laurvig til Stettin, Wismar og Warnemünde 5 $\frac{1}{2}$ à 6 Mark.

Havarier og Forlis.

Greetland, Dpsk. af Drammen, der, som meddelt, kom paa Grund paa Trindelen, forsøges bjerget af Moss Bjergningsdpsk. »Ured«.

Deligent, Dpsk. af Sunderland, kom Natten til d. 9. ds. paa Rejsen fra South Shields til Stettin med Kul paa Grund paa Nordsiden af Skagen ved Hojens Fyr. Med Assistance af Svitzers blev Skibet bragt flot.

Kong Frøde, Dpsk. af Stavanger, kom Natten til d. 10. ds. i Tauge paa Grund ved Myggefjed; flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Gjedser.

Hægland, Dpsk. af Goteborg, kom den 10. ds. paa Grund ved Tornby. Flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Goteborg, hvortil den var bestemt med en Ladning Kul fra Glasgow.

Limfjorden, Dpsk. af Thisted, har d. 9. ds. for Udgaende herfra udfør Hveen været i Kollision med en russisk Damp. »Limfjorden« maatte returnere hertil med svær Skade paa Styrbords Bov.

Annie, 3/m. Skonnert af Frederiksstad, har paa Rejsen fra Frederikshald til Yarmouth med Brændelast været i Kollision med Hamburgerdamperen »Emma«, der kom fra Spanien bestemt til Riga med Korklast. Kollisionen fandt Sted i Tauge udfør Bovbjerg, og »Annie« mistede Klyverboommen og en Del Rigning foruden at den fik en Del ovenbords Skade. Damperen, der ikke tog nogen Skade, bragte »Annie« til Frederikshavn for Reparation.

Hveen, Dpsk., har d. 10. ds. ved Udsejlingen fra Helsingborg været i Kollision med en Lødsutter.

Nybygninger, Køb og Salg.

Side-Tank Damp. Den 1. ds. afholdtes i Folge »Shipp. Gaz.«, Provatur med en ny Staal-Skruedamp »Stigstad«, bygget hos Messrs. W. Gray & Co. i West Hartlepool for Regning A. F. Klaveness & Co. i Kristiania. Paa Provaturen opnaaedes en Fart af over 11 $\frac{1}{2}$.

Der knytter sig særlig Interesse til dette Skib, paa Grund af at det er blevet forsynet med M'Glashan's Patent Side-Tanke.

Systemet bestaar nærmest af en indre Skibsside, omtrent 2' og 6" indenfor Skibets Yderklædning, der strækker sig fra Maskinrummet til Kollisionsskoddet i en Længde af c. 266 Fod. Det herved dannede Rum tjener ikke alene til Vandballast-Tanke, som hurtigt kan tømmes; men det bidrager ogsaa betydeligt til Skibets Styrke og Sikkerhed. En anden Ting af Interesse, som bliver muliggjort ved Anbringelse af Side-Tanke, er det store, frie Lastrum, hvad der i mange Tilfælde er af stor Betydning ved Løsningen. Side- og Bund-Tankene rummer over 2,800 Tons Vand, hvoraf c. 900 Tons kan løbe ud af sig selv, medens Resten maa pumpes ud ved Hjælp af to kraftige Pumper i Maskinrummet. Samtlige Tanke kan tømmes i Løbet af 5 Timer.

Skibet, der er bygget til højeste Klasse i Lloyds og i Norsk Veritas, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 375', Bredde 52' 3", Dybde 29' 2".

Damperen er specielt bestemt til Rederiets Kultransport og til almindelig Fragtfart.

For hurtig Udlosning er der sørget ved Anbringelse af 11 kraftige Dampspil og 10 Derrick-Master med 20 Løseboomme. Iovrigt er Damperen udstyret som en første Klasses Fragtdamp med Dampstyreapparat, Patent Haandstyring agter. Damp-Ankerspil, Signalmas o. s. v. Maskinen er en Tregangsmaskine; der er tre store Hovedkædder, bestemt til at arbejde ved et Tryk af 180 Pund, og forsynet med kunstigt Træk.

Med Skruedampskibet »Grenen«, bygget af Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri for Regning A/S. Kjo-

benhavn's Fiskeforsyning, foretoges Lørdag d. 3. ds. officiel Provatur i Sundet, paa hvilken nøjagtige Observationer ikke kunde tages, grundet paa det stærkt taagede Vejr.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 120'-0" langt i Hoveddækket, 21'-4 $\frac{1}{2}$ " bredt, 10'-11 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overlade-Kondensation paa 300 ind. H.K.

Skonnert „Carl Andersen“ til Salg

straks paa Grund af Ejerens Indtrædelse i Herr Sejlmager Halmøes Forretning i Nykjøbing F. Skibet har staaet 2 Aar under Bygning i Bandholm, gik i Fart Oktober 1905; har højeste Klasse fransk Veritas (16 Aar); maaler 58 Reg. Tons, lader 140 Tons d. w., 120 Tons Byg, 100 Tons Havre, 44 Stds. og sejler overalt uden Ballast. 2 Stel Sejl og iøvrigt flot udbalet; er bekendt for en ualmindelig god Sejler. Pris Kr. 18,600.

Nærmere meddeler

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12./10.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 1./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 10./10. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 10./10. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Bari 9./10. til Messina. — Antwerpen, Madsen, pass. Dartmouth 8./10. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 2./10. — Arno, Strubberg, pass. Dartmouth 10./10. for Cette. — Aurora, Fischer, afg. Dunkerquo 10./10. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 8./10. — Beira, Lunge, ank. Skellefteå 11./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 4./10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Malaga 11./10. — Christiau IX, Holm, ank. Königsberg 8./10. — Dagmar, Bogvad, afg. Cadiz 6./10. hertil. — Douro, Ørsted, ank. Funchal 11./10. — Esbjerg, Strufve, ank. Stockholm 9./10. — Florida, Andersen, ank. hertil 9./10. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 7./10. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 6./10. hertil. — Georgios I, Sørensen, afg. Hull 10./10. til Helsingør. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 10./10. til New York. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 12./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Nystad 8./10. til Alicante. — Jolantha, Simonsen, afg. Petersborg 11./10. til Pernau. — Kasan, Søberg, ank. Libau 8./10. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 2./10. til Antwerpen. — Kiew, Jørgensen, afg. Petersborg 8./10. til Levo. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 9./10. til Riga. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, afg. Aarhus 10./10. til Windau. — Loire, Craignou, afg. herfra 10./10. til Bordeaux. — Louise, Kruse, pass. Dartmouth 8./10. for Bordeaux. — Louisiana, Gotthardt, ank. Boston 8./10. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Konstantinopel 11./10. — Morsø, Oest-Jacobsen, pass. Brunshüttel 9./10. for Antwerpen. — Moskov, Meldahl, pass. Brunshüttel 10./10. for London. — Nicolai II, Clauson-Kans, ank. Havre 9./10. — Nordjylland, Kragh, ank. Königsberg 12./10. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 10./10. til Rouen. — Omsk, Harder, afg. Libau 10./10. til Hull. — Osear II, Hempel, ank. New York 6./10. — Perm, Christensen, afg. London 10./10. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 9./10. — Riberhuus, Bonnevikke, afg. Riga 10./10. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Reval 11./10. — Saxo, Larsen, ank. hertil 10./10. — Seine, Damp, dokker her. — Texas, Lissner, afg. herfra 27./9. til Filadelfia. — Tiber, Beck, pass. Gibraltar 5./10. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 12./10. — United States, Wulff, ank. Kristiania 12./10. — Vendsyssel, Jacobsen, afg. Riga 10./10. til Antwerpen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Liverpool 2./10. til Miramichi. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Blyth 8./10. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Chatham 2./10. til Browhead f. O. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Adrossan 3./10. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Bristol 1./10. til Miramichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 10./10. til Newcastle. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Swansea 6./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Embleu 1./10. til Cape Tormentiu. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Methil

6./10. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ank. Reval 9./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neutahrwasser 5./10.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 10./10. — Nexos, Basse, afg. Kronstadt 7./10. til Tayport. — Gerda, Iversen, afg. Kotka 10./10. til Soruus. — Ellen, Hansen, passeret Helsingør 6./10. til Antwerpen. — Fylla, Christensen, ank. Burntisland 10./10. — Cito, Jepsen, afg. Odense 9./10. til Nordmaling. — Napoli, Brinch, afg. Howdon Dock 10./10. til Saudo. — Dagmar, Mathiasen, afg. Gibraltar 8./10. til Ipswich. — Nerma, Schiff, ank. Esbjerg 9./10. — Alfa, Lauritsen, afg. Middlesbro 9./10. til Vejle. — Iuger, Larsen, afg. Llanelly 7./10. til Kjøbenhavn. — Johanne, Mikkelsen, passeret Helsingør 10./10. til Stettin. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Hernosand 9./10. til Huelva.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. London 9./10. til Blyth. — London, Bom, ank. Riga 7./10. — Paris, Tholander, afg. Boness 8./10. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Velzen 4./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 26./9. — Wien, Boeck-Hanson, ank. Wasa 4./10. — Roma, v. Thun, ank. Grangemouth 9./10.

Jylland. Ingrid, Winther, afg. Antwerpen 8./10. til Santander.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 4./10. — Russia, Poulsen, ank. Rotterdam 9./10. — Carl Heeksher, Starck, afg. Tynen 8./10. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 24./9. — Normannia, Eriksen, afg. Blyth 8./10. — Euxinia, Lund, afg. Kjøbenhavn 4./10. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 3./10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Bstersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Filadelfia 5./10. — Patricia, Nielsen, er ank. Newport Mou. — Gratin, Sorensen, ank. Rotterdam 9./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 26./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Riga 3./10. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 30./9. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Petersborg 8./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 2./10. — Kotonia, Rasmussen, afg. Archangel 5./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Randers 7./10. — Granaria, Jørgensen, afg. Agna Amargo 7./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Burntisland 8./10. — Estonia, Wiuekler, ank. Riga 6./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Denia 8./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Kongsborg 6./10. — Seealia, Jensen, afg. Trondhjem 8./10. — Frumentia, Andersen, ank. West Hartlepool 2./10. — Boseia, Skovgaard, ank. Stettin 2./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 30./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Methil 4./10. — Brattingsborg, Sueson, afg. Rotterdam 10./10. til Cardiff. — Flynderborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Fredeburg, Fiseher, afg. Wiborg 9./10. til Sunderland. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Sunderland 7./10. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Cardiff 3./10. til Livorno. — Kronborg, Jensen, ank. Genua 7./10. — Rosenborg, Schultz, ank. Korsør 6./10. — Skanderborg, Jensen, afg. London 3./10. til Cette. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 7./10. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Bongie 7./10. til Kongsborg. — Soborg, Hansen, ank. Kristinestad 7./10. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 10./10. til Riga.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Rotterdam 10./10. — Klampenborg, Thygesen, ank. Antwerpen 10./10. — Marselisborg, Andersen, afg. Sfax 9./10. til Stettin. — Silkeborg, Rasmussen, ank. Genua 10./10. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 23./9. — Tuborg, Smith, afg. Hull 30./9. til Genua. — Ulfborg, Møllerup, afg. Huelva 3./10. til Neufahrwasser. — Vordingborg, Petersen, afg. Windau 12./10. til Rotterdam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Stettin 9./10. — Dansborg, Kühl, afg. Oran 29./9. til Stettin. — Jægersborg, Larsen, ank. Petersborg 10./10. — Kallundborg, Nielsen, afg. Libau 10./10. til West Hartlepool. — Taarnborg, Matzen, ank. Ghent 10./10.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Grangemouth 11./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. West Hartlepool 10./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Petersborg 7./10.

Svendborg. Anna Mersk, Sørensen, ank. Newcastle 11./10. — Peter Mersk, Borgesen, ank. Lübeck 11./10.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Libau 7./10. til Rotterdam.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofood, ank. Kronstadt 2./10.

Det astasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Antwerpen 8./10. — Sumui, de Fine Licht, ank. Middlesbrough 8./10. — Sibirien, Madsen, afg. Perim 29./9. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kobe 5./10. — Auamba, Rambusch,

afg. Sabang 5./10. — Cathay, Thomsen, afg. Penang 2./10. til Port Said. — Bintaung, Gabe, afg. Portland 7./10. til Kjøbenhavn. — Indien, Berg, afg. Funchal 1./10. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, er ank. til Kiel.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 29./9. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Kitts 1./10. til Havre. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./9.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 9./10. — Helene, Sorensen, ank. Kiel 5./10. — Sjælland, Sonnelesen, ank. Rotterdam 6./10. — Agnete, Petersen, afg. Grangemouth 7./10. — Hermia, Hansen, afg. Rotterdam 9./10. — Alice, Schultz, ank. Rotterdam 9./10.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio de Janeiro 23./9. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Bremen 10./10. — Kronprinsesse Louisa, Nielsen, ank. Archangel 1./10. — Urania, Clausen, afg. Soroka 1./10. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 29./9. — Nordland, Petersen, ank. Grangemouth 30./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Korsør 4./10. — England, Andersen, pass. Gibraltar 9./10. — Holland, Poulsen, ank. Methil 6./10. — Rusland, Madsen, afg. London 6./10. — Dronning Olga, Petersen, afg. Cardiff 7./10. — Annette Furness, Larsen, afg. Archangel 7./10. — Lady Furness, Clausen, afg. Grangemouth 8./10. — Europa, Hansen, afg. Burntisland 9./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Dunkerque 4./10. — Frankrig, Friis, ank. Riga 8./10. — Belgien, Nielsen, ank. Genua 6./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Oxelosund 9./10. — Edison, Sorensen, afg. Burntisland 9./10. til Lübeck. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 27./9. til Genua. — Nowton, Andersen, afg. Livorno 8./10. til Valencia. — Washington, Nielsen, afg. Friedrichstadt 10./10. til Hamburg.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 2./10. — Vera, Thing, ank. Svendborg 7./10. — Freja, Nielsen, afg. Petersborg 7./10. til Svendborg. — Hertha, Rasmussen, afg. Stockholm 8./10. til Ystad.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Hernosand 8./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Hernosand 10./10. — Martha, Christensen, afg. Erikstad 9./10. — Elna, Rathje, afg. Neufahrwasser 10./10. — Therese, Pedersen, ank. Ghent 8./10. — Simone, Møller, ank. Hernosand 9./10. — Jeanne, Löffler, afg. Neufahrwasser 10./10. — Vera, Riso, afg. Stockholm 10./10. — Daisy, Lagesen, afg. Stuksund 10./10.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Aarhus 11./10. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Wasa 8./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Hull 10./10. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Rotterdam 8./10. — Ajax, Brøsen, afg. Kongsborg 9./10. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Burntisland 9./10. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Burntisland 9./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Calais 9./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Terneuzen 10./10. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Ropola 10./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Wiborg 11./10.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Grangemouth 6./10. — Rimfaxe, Faber, ank. Riga 9./10. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Lovisa 10./10.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ank. Galvan (Irland) 3./10. fra Hamburg. — Sorine, Andersen, pass. Beachy Head 2./10. paa Rejse fra Uleåborg til Rio Grande.

Æra. Freden, Christensen, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Amor, Hansen, ank. Ronne 7./10. — Frein, Høngesen, ank. Warnemünde 7./10. — Ami, Nielsen, ank. Libau 8./10. — Abba, Petersen, ank. Riga 8./10. — Herkules, Bager, ank. Pillau 8./10. — Marthing, Friis, ank. Wexford 7./10. — Valkyrien, Weber, ank. Dysart 7./10. — Anne, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Alf, Hansen, ank. Danzig Neufahrwasser 9./10. — Immanuel, Bager, ank. Blyth 8./10. — Johanne, Stegmann, ank. Laurvik 9./10. — Kastor, Albertsen, ank. Neufahrwasser 9./10. — Dannebrog, Christensen, ank. Falmouth f. O. 8./10. — Marie, Andersen, ank. Swinemünde 10./10. — Norma, Christensen, afg. Exmouth 10./10. til Boness.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 13. Oktober 1908. — En Pensionskasse for alle Søfarende. — Skoleskibet "Viking". — Fragtmarkedet. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

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.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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,

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.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henhørende
Reel og billig Befjening garanteres.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr. „Mehren“.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandtræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bastværkshaven.
Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

„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 Postvæanets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 65.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wire rope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse Private. Telefon-Nr. 6.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træsksbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.: „Vanhaarst“
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

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.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Bogø Navigations-skole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.

Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns Navigations-skole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Sct. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Skibsfører.

En ung energisk Skibsfører søger Forbindelse med et Rederi om Bygning af et nutidsvarende Sejlskib med Motor. Kapital kan indskydes. Vedkommende er godt lokalt kendt paa Island. Billet, nrk.: „362“, modt. Bladets Kontor.



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.

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.

Sømandshøjskolen, Svenborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værditult Hjælpemiddel 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“.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enorepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Rotter og Utojer og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre — „Hasna“ Lossehjul,

„Lloyd“ Riste. — Spil, — Styremaskiner. — Pumperetc.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

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 Tillyes Boghandel.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kræmper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 16. Oktober 1908.

Det vidner godt baade om Sammenhold og Fremsyn, at ledende Søfarts-Organisationer saa hurtigt og saa afgjort har kunnet slutte sig sammen om Kravet om et Undervisningsraad og derigennem Indflydelse paa Ledelsen af Navigationsvæsnets Anliggender. Som Sagen foreligger i Øjeblikket, har altsaa Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Københavns Skipperforening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening i direkte Henvendelser til Ministeriet*) motiveret Nødvendigheden af, at der oprettes et Undervisningsraad bestaaende af Medlemmer af Skibsfartens Organisationer og valgt af Ministeriet efter Indstilling af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Men dette er langt fra alt, thi det vides, at man i Dampskibsrederkredse og i Foreningen til Søfartens Fremme har ganske den samme Forstaaelse af Sagens Betydning, og det samme tør med Sikkerhed formodes om selve Fællesrepræsentationen, saa meget mere som denne allerede for fem Aar siden overfor Marineministeriet har fremsat og begrundet den selv samme Tanke. Og uden Tvivl vil flere Organisationer yderligere komme til.

Fra at være et halvvejs upaaagtet Led i en stor Betænkning over hele det indviklede og omfattende Navigationsspørgsmaal er Kravet om et Undervisningsraad saaledes i Løbet af et begrænset Tidsrum vokset op til at blive et Kernepunkt, et Punkt om hvilket alle har kunnet enes. For en overfladisk Betragtning kunde dette vel synes mærkeligt, men Hemmeligheden er den, at dette Krav nødvendigvis maa betegne et Samlingspunkt blandt det meget, som skiller.

Der skal ingenlunde lægges Skjul paa, at der har været og stadig er divergerende Meninger om Navigationssagen, hvad der ingenlunde er underligt, thi denne Sag maa se noget forskellig ud, eftersom den ses fra et Dampskibs- eller et Sejlskibssynspunkt, fra et Reder- eller et Navigatørsynspunkt. Men fælles for alle Synspunkter er dette, at det gælder at skaffe vore egne Organisationer den Indflydelse paa Udviklingen, som de med Rette kan kræve, alene af den Grund at det netop er Medlemmerne af disse samme Organisationer, der har den allerstørste Interesse i, at Ordningen bliver fornuftig og forsvarlig. Det er jo deres eget Ve og Vel det drejer sig om.

Skibsfartens Interesse i Medbestemmelsesret over Navigationsvæsnets Anliggender gennem et Undervisningsraad er, om man vil, et Udslag af en god og praktisk Økonomi. Et Undervisningsraad vil have det i sin Magt at hæmme altfor højt flyvende Krav om teoretiske Kundskaber, hvis Nyltevirkning maaske kan være for ringe, men det vil ligesaa fuldt kunne skærpe Fordringerne paa de Punkter, hvor det praktiske Liv har vist, at en Skærpelse maa til. Først og sidst vil det dog være i Stand til at virke udjævnende paa de divergerende Anskuelser hos de forskellige Lejre og tilvejebringe det

nøje Samarbejde mellem Navigationsvæsnets og Skibsfarten selv, der er en Grundbetingelse for, at denne sidste kan drage den fulde Nytte af Navigations-Institutionen.

Den overfladiske Betragtning holder altsaa ikke Stik. Sagen er virkelig et Kernepunkt i Navigations-spørgsmaalet, og naar Kravet, som Tilfældet er, frembæres af samtlige de betydende Organisationer indenfor Skibsfarten, da vil det næppe heller blive overhørt.

Norsk Sejlskibsrederforening drøftede paa et Bestyrelsesmøde d. 12. ds. efter en Henvendelse fra Nordeuropæisk Sejlskibsreder-Forbund Spørgsmaalet om en fælles Overledelse for de samarbejdende Sejlskibsrederforeninger. Det besluttedes at anmode Forbundet om at udarbejde et Forslag til en saadan Overledelse, hvorefter man vilde tage endelig Stilling til Sagen. Samtidig vedtog man at optræde i Fællesskab med Forbundet mod de spekulerende Mæglere.

Skoleskibet „Viking“.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Da Navigatørstanden i den senere Tid fra forskellige Sider har været udsat for en Del Kritik i Bladene, sidst fra Skoleskibet „Viking“s Forretningsudvalg, hvorved man særlig har søgt at fremkalde Tvivl om Standens Duellighed og dens Ret til at indblande sig i Forhold, i hvis heldige Gennemførelse den er i saa høj Grad interesseret, skal vi i den Anledning tillade os nogle faa Bemærkninger.

Naar Forretningsudvalget ved sin Fremstilling søger at drage Navigatørernes Kompetence i Tvivl og raillerer over den „Sagkundskab“, der repræsenteres af „1 Skibsfører og 2 Styrmand“, skal vi oplyse om, at bag denne Skibsfører og de to Styrmand staar op imod 2000 Skibsførere og Styrmand, og vi maa fremdeles fastholde, at den bedste Sagkundskab med Hensyn til Sejlsads, Stuvning af Last og Orden om Bord i Koffardiskibe er repræsenteret af Navigatørerne; Sølovens § 26 omhandlende Skibets Sedyglighed, fastslaar da ogsaa med al ønskelig Tydelighed, at det er Føreren og ingen anden, der har Ansvaret. Iøvrigt maa vi bestemt hævde Rigtigheden af det, som Organisationerne offentlig har fremsat. Naar derfor Forretningsudvalget nævner noget om en „Mythe“, vi har sendt ud i Verden, skal vi oplyse om, at det, som vi har fremsat saavel angaaende denne saakaldte Mythe som alt andet, grunder sig paa faktiske Forhold, tilstillet os af „Viking“s Fører. Vi forstaar derfor ikke, at Forretningsudvalget og „Viking“s Bestyrelse tør fastholde, at almindeligt Sømandsskab ingen Værdi har, særlig naar man erindrer det belgiske Skoleskibs Skæbne, hvor efter Øjensvidners Udsagn Mangel paa simpelt Sømandsskab var Skyld i, at en stor Del Elever druknede.

Vi maa dernæst protestere imod, at Forretningsudvalget i Slutningen af sin Redegørelse kommer ind paa at kalde os ansvarløse Kritikere og paastaar deres Interesse i Sagen at være uendelig større end vor. Ved dets store Interesse maa Forretningsudvalget vel mene den pekuniære, idet vi, som repræsenterer Navigatørstanden, selvfølgelig har den allerstørste Interesse i og Ansvar for Standens Fremgang og Vækst. Særlig i

*) De pangældende Henvendelser er alle stilet til Indenrigsministeriet, idet Navigationsvæsnets som bekendt sorteres under dette. Efter Dannelsen af det ny Ministerium maa det formentlig anses som givet, at Navigationsvæsnets for Fremtiden vil blive lagt ind under Ministeriet for Handel og Søfart.

Betragtning af de sidste Tidens Begivenheder, maa vi tage bestemt Afstand fra det os paatvungne Førerskab, og vi ønsker her overfor Offentligheden at fastslaa, at vi ikke har Tillid dertil.

For Bestyrelsen i »Den almindelige Danske Skibsførerforening af 1874«

J. P. Larsen,
Formand.

For Bestyrelsen i »Dansk Navigatørforening«
Balthazar Pedersen.

For Bestyrelsen i »Dansk Styrmandsforening«
Chr. Christensen.

Bestyrelsen for »Viking« har udsendt en Redegørelse, hvori den hævder sin fuldt saa gode Evne til at dømme om Søfartsforhold som vedrører Navigeringen over de store Have fremfor Folk, der taler af egen Erfaring.

Selvfølgelig anser den Marinekaptajnen for fuldt kompetent — ja andet kan den vel da ikke godt selv erklære.

Af de otte Herrer Underskrivere er to Kontor- og Forretningsmænd, tre tilhørende Krigsmarinen, én er Overretssagfører, medens de to som formodentlig skal afgive de Sagkyndige, nemlig Jacob Holm og C. P. Jensen, sikkert fuldstændigt har glemt, hvad det vil sige at føre Sejlskib, hvis de overhovedet nogensinde har vidst det.

Jacob Holm, som indtil for kort Tid siden var Formand i den Skibsførerforening, han nu er med til at besudle, anser det for værende i sin Orden, at den private Sømandsstand skal taale den Forsmædelse at faa sin egen Stand kasseret til Fordel for en Mand af Krigsmarinen, som altsaa i Løbet af et Par Aar skal opdrage den kompetente Mand, der nu ikke findes indenfor Danmarks Handelsmarines Rammer.

I Sandhed, det lyder urkomisk, at en Mand i Løbet af to Aar skal opdrages til at blive Afløser af den Marinekaptajn, der selv intet aner om Forholdene om Bord i Koffardiskibe, der aldrig har været med til at stuve en Ladning, der aldrig har været ude i daarligt Vejr, der ingen Idé kan have om, hvorledes Sejl bjerges, udenfor det teoretiske, der ikke véd, hvad et Sejlskib kan taale, der nu selv fra oven af og ned skal til at gennemgaa alle de Grader, der er nødvendige for at forstaa »Skib at føre«.

Hvilken Haan mod det, der fra Tidernes Morgengry har været anset som nødvendigt, nemlig den praktiske Kundskab.

Bestyrelsen erklærer sig for ansvarlig, ja, hvad vil det sige at være ansvarlig? I dette Land lyder det snart som den bitreste Ironi. Naar der ved ukyndig Sømandsskab er kastet en Flok Drengene ned fra Vejrs, mon Bestyrelsen saa vil give dem Livet tilbage?

Dette er de mindre fine Skridt, som omtales i Bestyrelsens Redegørelse, dette at forsøge at aabne Medborgeres Øjne for det uforsvarlige, der skal trumfes igennem af den »ansvarlige« Bestyrelse. Dennes Interesse er saa uendelig meget større, siger den, end de ansvarsløse Kritikerens.

Mon der menes, at fordi den maaske har anbragt Penge i Foretagendet, at dens Interesser derved skulde være uendelig større — ja dette maa jo være saa, thi ellers kan dens Interesser kun være smaa, i Forhold til Sømandsstandens, som nu skal erklæres for ganske uduelig.

Nu skal der altsaa pludselig oplaskes en hel ny Sømandsstand, thi den nuværende er umulig, og dette vil d'Hrr. Johan Hansen, Chr. Kronman, A. B. Münter, A. de Richelieu, L. Zeuthen og J. A. D. Jensen udrette med Sejlskibet »Viking«, og dette Vidunder skal udføres

af en Mand, som ingen Idé kan have om Koffardimandens Tarv. Maaske han egner sig til at opdrage Drengene til Krigsflaaden, meget muligt at han er en stor Kapacitet paa det Omraade, men derfra og til at opdrage smarte Koffardimænd er et gabende Svælg, som hverken Epaulletter eller Tiller kan slaa Bro over.

Fra Handelsmarinens Side er der intet ufint begaaet i denne Sag, den har kun efter Evne værget sig mod det skandaløse Overgreb, der nu skal sættes i System, og den vil i Fremtiden værges sig med Næb og Klør, thi den har Magten, saa sandt den i kommende Tider blot staar Skulder ved Skulder og selv hæver sig op til de Højder, hvor den forlængst vilde have været, naar der ikke i dens Midte fandtes saadanne Kapaciteter som Jacob Holm og C. P. Jensen, der forraader deres egne Brødre.

Hvad angaar Bestyrelsens Redegørelse over Skibets Indretning, Beregninger m. m., da har disse ikke mere Værdi i det praktiske Liv end Burmeister & Wains Beregning over Skibets Stabilitet, efter hvilken det skulde staa uden Ballast, noget det ogsaa gjorde — indtil det faldt.

M. Nissen.

Hr. Redaktør! Da jeg har en Myndling, som skal til Søs, har jeg selvfølgelig fulgt alt om Skoleskibet »Viking«; dér har jeg hidtil set Vejen til god Sømandsuddannelse, men nu er jeg i Vildrede. Jeg ser nemlig, at Regeringens Konsulent i Søfartssager, Hr. Navigationsdirektør Jensen, anbefaler, at Hr. Kaptajn Andersen fra Orlogsmarinen bliver Fører for »Viking«. Til Fører for Danmarks største, kostbareste Sejlskib med en Besætning paa 100 Læringer, som skal oplæres til Sømand, anbefales en Mand, der har faaet sin praktiske Uddannelse i Rutefarten Korsør—Kiel. Selvfølgelig maa Kaptajn Andersen være en særdeles godt uddannet Sømand, ellers vilde han jo ikke blive udset til den Førerpost, men naar denne ypperlige Sømandsuddannelse kan erhverves i en Damper i indenrigs Rutefart, hvad skal vi saa med den kostbare »Viking«? Vil jeg ikke kunne faa min Myndling stedt til Styrmandseksamen, naar han har sejlet f. Eks. 3 Aar i Rutefarten Korsør—Kiel? Drengen siger Nej! Men jeg kan ikke tro ham (han vil vist bare ud at more sig), for han maa da kunne komme op til Styrmandseksamen, naar han har lige saa megen Uddannelse i Sømandsskab som Føreren af »Viking«, ikke? Det bemærkes, at Drengen er ivrig Lystsejler. Naar Navigationsdirektøren anbefaler den ene til Fører af »Viking«, kan han da ikke afvise den anden til Styrmandseksamen — vel? Thi man kan da ikke tro, at Regering og Rigsdag endnu er saa godtroende og kritikløse, at alt bliver taget for gode Varer, naar blot Navigationsdirektøren siger god for det. Jeg er, som sagt, i Vildrede. Drengen vil ud, og jeg vil have ham i Rutefarten Korsør—Kiel. Kan De, Hr. Redaktør, nu skaffe mig Oplysning om, hvad der er det rette?

O.

Kjøbenhavns Navigations-skole.

Foreningen til Søfartens Fremme foreviste i Søndags for Offentligheden de ny Skolelokaler i Ejenommen Ny Toldbodgade 3, i hvilken Kjøbenhavns Navigations-skole fremtidig skal udføre sin Gerning.

Mange havde benyttet sig af Bestyrelsens Indbydelse til at tage Skolen i Øjesyn, og det var ogsaa i høj Grad Umagen værd at overbevise sig om, hvor fortræffelige Belingelser der her er skaffet til Veje i de tidligere Brockske Handelsskoler ved den velvilligste Imødekom-

menhed fra Grosserersejersforeningen, hvem Ejendommen tilhører, og en fremsynet og utrættelig Energi hos Foreningens Bestyrelse og Skolens Forstander.

Foreningen raader over de tre øverste Etager i Bygningen — fire, for saa vidt man vil regne Taarnet med, hvad dets Betydning for Skolens Virksomhed i og for sig nok kunde give Adkomst til. Paa 2den Sal lige for Hovedtrappen ligger Foreningens Direktionsværelse, et stort og hyggeligt Rum, der tillige skal tjene som Eksamenslokale for den mundtlige Del af Eksamen. I samme Etage er indrettet Privatlejlighed for Skolens Bestyrer, Hr. Neergaard.

Paa 3dje Sal ligger de egentlige Skolelokaler. Paa langs gennem Bygningen i hele dennes Længde strækker sig en bred og luftig Korridor, fra hvilken der er Adgang til samtlige Lokaler. Tre af disse, Forberedelsesklassen og de to Klasseværelser til 1ste Afdeling, ligger i Række paa venstre Side af Gangen ud mod Ny Toldbodgade med Udsigt over Kvæsthusbroen og en Del af Havnen. Paa den anden Side af Gangen, ud mod den efter københavnske Forhold mer end rummelige Gaard, ligger Bestyrerens Kontor og 2den Afdelings Klasseværelse, mellem hvilke der er direkte Adgang, samt Lærerværelset. Helt henne ved Køkkentrappen i samme Etage findes endelig Garderobe, Vaskerum og Toiletter.

Paa 4de Sal, Tag-Etagen, er to store Lokaler indrettet til Frokoststuer for Eleverne; under særlige Forhold vil imidlertid det ene af disse, eventuelt begge, kunne inddrages til Undervisningslokaler. Lige overfor findes en Række mindre Værelser, der er bestemt til at afgive Plads for et begrænset Antal Pensionærer. Nogen endelig Bestemmelse om disse Pensionærers Antal og de Vilkaar, hvorunder Pladserne vil blive besat, synes dog endnu ikke at være truffen. I denne Etage er endelig indrettet Lejlighed til Skolebetjenten.

Fra fjerde Sal kommer man ad en forholdsvis rummelig Trappe og Passage op i Taarnet, der i Form og Udstyrelse minder ikke saa lidt om et videnskabeligt astronomisk Observatorium, hvad det jo for saa vidt ogsaa er, naar man ser bort fra det strængt videnskabelige. Nogen drejelig Kuppel findes der ganske vist ikke, men til Gengæld er der arrangeret 7 Lemme, som lader sig haandtere med stor Lethed, og igennem hvilke der er al ønskelig Adgang til Observationer over kunstig Horizont i alle Retninger. I østlige Retninger ud over Sundet vil der yderligere kunne maales over Kiming. Det elektriske Lysanlæg til Taarnet var, da vi havde Lejlighed til at se dette, endnu ikke helt færdigt, men det var Hensigten, at der skulde anbringes Lamper med Afbrydning ved hver af Lugerne, saa at Eleven ved Maaling om Natten ikke behøver at forlade sin Plads for at allæse den maalte Højde. Midt i Taarnet er indrettet et Bord til Bøger og Observationsure, og ved Siden af dette fører en Trappe op til Spiret, fra hvilket der ligeledes vil kunne foretages Maalinger.

Hele Skolebygningen opvarmes, ventileres og belyses efter de mest moderne Principer, og efter hvad vi erfarer, omgaas man med Tanken om at benytte sig af den Omstændighed, at der i Stue-Etagen fra Handelskolernes Tid findes indrettet en ypperlig Gymnastiksal, til forsøgsvis og i begrænset Omfang at indføre Gymnastik som Led i Undervisningen.

Fragtmarkedet.

Det er ikke store Forandringer, som den forløbne Uge har at opvise, og vi er nu i Midten af Oktober, uden at der saa at sige nogetsteds er den ringeste Antydning af den sædvanlige Efleraarsopgang at mærke. En eneste Undtagelse danner St. Petersborg, men ogsaa

kun delvis, thi Kornfragterne viser ingen Bedring, hvorimod Trælastfragterne, særlig til U. K. er fastere og højere. Navigationen nærmer sig jo snart sin Slutning, og Terminen for at maatte ankomme med fuld Dækslast til England udløber jo d. 31. ds., hvilket er Aarsagerne til Stigningen, men Raternes Niveau er endnu et godt Stykke fra hvad det plejer at være paa denne Aarstid. Det er sandsynligt, at vi ser Fragterne fra St. Petersborg stige yderligere, da der skal være meget Træ at afskibe endnu, men for Øjeblikket er de Mk. 21/22 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, c. 27/ pr. Favn Kortprops til Kulhavn paa Englands Østkyst, 26/ D/B. Kronstadt/London, medens Raten for Korn næppe er over 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Alle de øvrige Østersøpladser ligger omtrent uforandret, og navnlig i de sydligere Havne (Riga, Libau, Windau, Königsberg, Memel etc.) gør der sig en udpræget Flovhed gældende. Kulfragterne ind til Østersøen holder sig ogsaa udpræget flove, navnlig for Baade over 1,500 Tons, saa at det faktisk er umuligt for Øjeblikket at slutte en Baad paa 2,000 Tons eller derover, uden at Rejsen giver Underskud.

Blandt de sidste Befragtninger ind til Østersøen skal vi blot nævne 4/3 Tync/Helsingfors (2,400), 4/1½ Stockholm (2,200), 4/ Reval (2,200/2,300), 3/9 Blyth/Riga (2,200), 3/6 Pillau (2,200/2,600), 3/9 Forth/Swinemünde (1,800), 4/4½ Burntisland/Kjøge (1,450), 4/ Grangemouth/Aarhus (1,500), 4/4½ Rendsburg (1,400), 4/3 Methil/Aalborg (1,000).

Af de oversøiske Markeder er navnlig La Plata igen fuldstændig faldet sammen, og kun et Par enkelte Dampere sluttedes til 10/ à 10/6 O. C. til Kontinentet eller U. K. minus 6 d. direkte Havn, medens Raten for et Par Ugen siden var mindst 1/ højere. Nordamerika er ogsaa flov, og fra Wilmington accepteredes 18/9 til Liverpool, 19/3 Bremen. Fra Golfen sluttedes noget Tommer til omkring 75/ to Lossehavne U. K. eller Kontinentet, men for Kanada maa Sæsonen betragtes som sluttet. Sortehavet ligger uforandret mat, men Kulfragterne til Middelhavet etc. er fuldtud hævdet, til Dels endog højere, grundet paa de daarlige Returnmarkeder.

Fra Sø og Land.

Efterlysning. Den 29. August sejlede Fisker Hans Thyge Andersen og hans Son med Dæksbaaden »Absalon« af Holbæk fra Rørvig med en Last Sten paa Rejse til København. Siden den Tid har man intet hørt fra de om Bord værende Fiskere, henholdsvis 58 og 25 Aar gamle. For Oplysninger om Mandskab, Baud eller Inventarium, udloves en Ducor.

Mulige Oplysninger bedes tilsendt Fuldmægtig Schøel, Holbæk.

Traadløs Telefonering. Til »Berl. Lokalanz.« meddeles fra London: Opfinderen de Forest foretager i denne Tid Forsøg med traadløs Telefonering mellem engelske Krigsskibe til Søs og Portsmouth. Han har ført fuldstændig tydelige Samtaler over en Distance paa 40—50 Mil (Sm.?) og mener ved Hjælp af en høj Mast at kunne fore Samtaler fra Admiralitetshyggningen i London med Portsmouth.

En Læk forårsaget af en Sværdfisk. Den norske Bark »Sissah«, Kaplajn Olsen af Grimstad, blev paa en Rejse i April Manned d. A. fra Cuyo til St. Petersborg pludselig læk, da Skibet behøvede sig paa 33° N. Br. 74° V. Lgd. Nu i September, da Skibet kom i Tordok i Hamburg, fandt man, i Følge »Kysten«, Aarsugen til Lækagen. En Sværdfisk var gaaet igennem Kohberforludningen og den 4 Tommers Yderklædning; et Stykke af Sværdet, c. 1 Fod langt, stod fast i Hullet.

Havarier og Forlis.

Reindeer, Dpsk. af London, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Wiborg til Calais med en Ladning Props kommet paa Grund udfor Kostrup. Sviters assisterer.

Britta, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Island til Kjøbenhavn paa Grund ved Domsjö, men blev med Assistance af Damperen »Bien« af Helsingør atter bragt flot og blev indslæbt til Kjøbenhavn, tilsyneladende ubeskadiget. Skibet dokker her efter Udlosning.

Ida, Galease af Lerberget, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Gefle med en Ladning gammelt Jern strandet ved Store Karlsö og blevet fuldstændig Vrag. Besætningen er reddet.

Egholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 13. ds. ved Köhlbrand i Kollision med Galease »Christine«, som var bestemt til Vejle, men som nu paa Grund af forskellige Skader maatte afbryde Rejsen og reparere. Egholm forblev tilsyneladende ubeskadiget.

Omsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Libau til Hull med 370 Passagorer og en Ladning Stykgods kommet paa Grund ved Darserort. Skibet har Assistance.

Rudolf, Motorskonnert af Marstal, kom d. 9. ds. ved Afsejling fra Vejle paa Grund ved Ankaar Hage. Skibet har Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft foretoges d. 7. ds. en vellykket Prøvetur med Fragtdamperen »Helene Menzell«, bygget for Regning Rederi-Aktielselskabet Transatlantica i Hamburg. Damperen, der er bygget til højeste Klasse i Germanischer Lloyd, har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde 399' 0", Bredder 52' 2", Dybde 27' 10 1/2", Lasteevne e. 7,000 Tons.

Den stipulerede Fart, 10 1/2 Knob, blev paa Prøveturen betydelig overskredet.

Karl Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.

Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Paa hos de fleste Handlende.

Hovedplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 15./10.). Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 14./10. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 10./10. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 10./10. — A. N. Hansen, Panske, ank. Messina 11./10. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 12./10. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 2./10. — Arno, Strubberg, pass. Dartmouth 10./10. for Cetta. — Aurora, Fischer, ank. hertil 14./10. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 8./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 14./10. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Malaga 13./10. til Almoría. — Christian IX, Holm, afg. herfra 15./10. til London. — Dagmar, Bogvad, pass. Dartmouth 11./10. hertil. — Douro, Ørsted, afg. Funehal 12./10. til Lissabon. — Esbjerg, Struve, ank. Gefle 13./10. — Florida, Andersen, ank. hertil 9./10. — Frederik, Thomsen, dokker her. — Groune, Kromann, ank. Stettin 15./10. — Georgios I, Sorensen, dokker i Helsingør. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 10./10. til New York. — Hengest, Munch, ank. Libau 13./10. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 14./10. til Danzig. — J. C. Jacobsen, pass. Brunsbüttel 12./10. for Aliante. — Jolantha, Simonsen, afg. Pornau 14./10. hertil. — Kasan, Soberg, ank. Libau 8./10. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 2./10. til Antwerpen. — Kiow, Jørgensen, ank. Levo 10./10. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 12./10. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, afg. Windau 14./10. til Liban. — Loire, Craignou, afg. herfra 10./10. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Bordeaux 12./10. — Louisiana, Gotthardt, ank. Boston 8./10. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Konstantinopol

14./10. til Smyrna. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 11./10. — Moskov, Meldahl, ank. London 12./10. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Havre 10./10. til Tunis. — Nordjylland, Kragh, ank. Königsberg 13./10. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 14./10. for Ronen. — Omsk, Jonsen, afg. Holtenu 14./10. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 6./10. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 12./10. for Libau. — Pregel, Iversen, afg. Havre 14./10. til Dunkerque. — Ribberhuus, Bornelykke, ank. Riga 15./10. — Saga, Wiherg, ank. Petersborg 13./10. — Saxo, Larsen, afg. herfra 14./10. til Königsberg. — Seine, Damp, ank. Petersborg 14./10. — Texas, Lissner, afg. herfra 27./9. til Filadelfia. — Tibor, Beck, pass. Hirtshals 14./10. hertil. — Tyr, Thaning, ank. Windau 15./10. — United States, Wulff, ank. hertil 13./10. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 13./10. for Antwerpen.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Liverpool 2./10. til Miramichi. — Michael Ontchoukoff, Harhoe, afg. Blyth 8./10. til Miramichi. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Chatham 2./10. til Fleetwood. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Adrossan 3./10. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Miramichi 13./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 10./10. til Newcastle. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. Swansea 6./10. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Emden 1./10. til Capo Tormentine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kronstadt 14./10. — Johan Siem, Knudsen, afg. Revel 10./10. til Ghent. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 5./10.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Rotterdam 11./10. — I. N. Madvig, Halm, afg. Riga 11./10. — Hamlet, Reese, ank. Hull 8./10. — Helge, Olsen, ank. Wear 9./10. — Rolf, Olsen, ank. Newcastle 9./10. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. Kronstadt 7./10.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Hernösand 8./10. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Hernösand 10./10. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 14./10. — Elna, Rathie, ank. Hernösand 12./10. — Therese, Pedersen, ank. Ghent 9./10. — Simone, Møller, ank. Hernösand 9./10. — Jeanne, Løffler, afg. Kronstadt 13./10. — Vera, Riso, ank. Neder Calix 13./10. — Daisy, Lagesen, afg. Stuksund 10./10.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Gibraltar 12./10. til Rufisau. — Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 10./10. — Nordsøen, Gram, afg. Hull 10./10. til Ystad. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 11./10. til Tayport. — Gerda, Iversen, ank. Sirmäs 11./10. — Ellen, Hansen, ank. Antwerpen 10./10. — Fylla, Christensen, ank. Brantland 10./10. — Napoli, Brinch, pass. Hantsholm 12./10. til Sandö. — Norma, Schiff, afg. Esbjerg 10./10. til Blyth. — Aiffa, Lauritsen, ank. Vejle 12./10. — Inger, Larsen, ank. Kjøbenhavn 13./10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Stettin 11./10. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Helsingør 13./10. til Huelva.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 11./10. — London, Rom, ank. Riga 7./10. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 11./10. — Bryssel, Kaas, ank. Velzen 4./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 14./10. — Wien, Boeck Hansen, ank. Wasa 4./10. — Roma, J. v. Thun, afg. Grangemouth 13./10. til Kiel.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Methil 13./10. til Rouen. — Brattingsborg, Suenson, ank. Cardiff 13./10. — Flynderborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 13./10. til Petersborg. — Fredensborg, Fischer, afg. Koivusnari 9./10. til Sunderland. — Frederiksborg, Hansen, ank. Sunderland 7./10. — Jomshørg, Mathiesen, afg. Cardiff 3./10. til Livorno. — Kronborg, Jensen, ank. Genua 7./10. — Rosenborg, Schultz, afg. Kersør 13./10. til Windau. — Skanderborg, Jensen, ank. London 3./10. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 7./10. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Rougie 7./10. til Huelva. — Søborg, Hansen, afg. Kristinestad 14./10. til West Harlepool. — Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 12./10.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Orbeck, afg. Rotterdam 14./10. til Methil. — Klampenborg, Thygesen, ank. Antwerpen 10./10. — Marselisborg, Andersen, afg. Stax 9./10. til Stettin. — Silkeborg, Rasmussen, ank. Genua 10./10. — Skodsborg, Averlin, afg. Petersborg 13./10. til Bordeaux. — Thørg, Schmidt, ank. Genua 14./10. — Ulfborg, Møller, afg. Huelva 3./10. til Neufahrwasser. — Vordingborg, Petersen, afg. Windau 12./10. til Rotterdam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Stettin 9./10. — Dansborg, Köhl, ank. Stettin 11./10. — Jægersborg, Larsen, ank. Petersborg 10./10. — Kallundborg, Nielsen, afg. Libau 10./10. til West Harlepool. — Taarnborg, Matzen, ank. Ghent 10./10.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Grangemouth 12./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. West Harlepool 10./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Agerlin, ank. Petersborg 7./10.
(Fortsættes Side 559.)

Hurtigblink og rødt og hvidt vekslende Lys. Flammens Højde: 8,5 m. Synsviddens: 6 Sm. Hvidt Fyrhus. 65° 4' 55" N. Br. 24° 39' 10" Ø. Lgd. Marjanoni Uddet Fyr viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 9,5 m. Synsviddens: 4 Sm. Rød Fyrpæl. 65° 2' 32" N. Br. 24° 33' 45" Ø. Lgd. Til Forsøg viser Marjanoni Fyr grønt, blinkende Lys fra N. 5° V. gennem N. til N. 4½° Ø., i øvrigt uforandret.

2450. Grund fundet. Segelskär Nygrund 59. Finske Bngt. En 4. m Grund er fundet c. 3 Kbl S. 53½° Ø. fra Segelskär Nygrund. Vagren ved denne er derfor flyttet og staa nu 1,5 Sm S. 21½° Ø. fra Segelskär Banke. (Kort Nr. 155).

2451. Fyrskibet »Nekmansgrund« udlagt. Rusland. I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn ligger Fyrskibet »Nekmansgrund« paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 612. Kjøbenhavn 1908).

2452. Fyr forandret. Rinderort og Rossitten . Kurisches Haff. Tyskland. Rinderort Fyr er forandret til et Fyr med En-Formørkelser. Lyset er rødt fra Land til S. 65° Ø., hvidt derfra til S. 11½° Ø., rødt derfra til S. 8° Ø., hvidt derfra gennem S. til S. 32° V., rødt derfra gennem V. til N. 65° V. 54° 54' 10" N. Br. 21° 3' 50" Ø. Lgd.

Rossitten Fyr er forandret til et Fyr med To-Formørkelser. Lyset er rødt fra Land til N. 39½° Ø., hvidt derfra gennem Ø. og S. til S. 40½° V., rødt derfra til Land. 55° 9' 16" N. Br. 20° 51' 56" Ø. Lgd.

Begge Fyr vises fra røde, runde Taarne. Pladsen er uforandret. De kan kun ses i Kurisches Haff. Lysevnen: 10 Sm for det hvide Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1931. Kjøbenhavn 1908).

2453. Drivende Vrag. Rixhöft NØ. Østersøen. I Følge Telegram af 9de Oktober 1908 fra »Marineamt« i Berlin driver Vraget af Skonnerten »Aldebaran« med Bunden opad 20 Sm NØ. t. Ø. for Rixhöft.

2454. Forstaaende Tænding af Fyr. Heiligenhafen. Tyskland. I Vinteren 1908—09 tændtes det ved Heiligenhafen Fyr et nyt, fast Fyr, der viser grønt Lys fra V. gennem N. til N. 10° Ø., hvidt Lys derfra til N. 31° Ø., rødt Lys derfra til Ø. Flammens Højde: 15 m. Lysevnen: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt, 5, Sm for grønt Lys. Linseapparat af 5te Orden. Rundt, gult Taarn. Samtidig med Tændingen sluktes det nuværende Fyr. 54° 22' 8" N. Br. 11° 1' 31" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 125, 137 og 160).

2455. Tønders Topbetegnelse forandret. Sønderborg. Als. De tre røde Spirfunder ved Westerhaken, i det S.-lige Havneindløb til Sønderborg, har forandret Topbetegnelse. Den N.-lige Tønde har sort, den mellemste hvid og den S.-lige rød Topbetegnelse.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2456. Lystende udlagt. Fyrlamper tændt. Norge. I Tromsøund er en Lystende, der viser hvidt Bl-Lys hver 4 Sek., udlagt i 6 m Vand, i Kbl tværs ud for Stenkarret. 69° 39' N. Br. 18° 59' Ø. Lgd.

Den 15de Oktober 1908 tændes følgende ny Fyrlamper:
Svartøksen, ved Bødd, viser Ilurtigblink. Flammens Højde: 10,5 m. Lyset er hvidt fra S. 35° V., fri V. om Maarneskagen og uetop fri V. om Kirkgunden, til S. 61° V., fri S. om Mesjgrundene, rødt derfra gennem V. til N. 2° V., fri Ø. om Steinsvær, grønt derfra til N. 29° Ø., fri Ø. om Rensgrund, hvidt derfra til N. 37° Ø., fri V. om Skibsholmen og Løpsholmen., rødt derfra til N. 65° Ø., fri S. om Elohgrund, hvidt derfra til N. 68° Ø., fri N. om Langdragran, grønt derfra gennem Ø. og S. til S. 35° V. Lille Fyrhus. Brændetid: 1ste August—30te April. 67° 15' 50" N. Br. 14° 16' 0" Ø. Lgd.

Havnen, ved Reine, Løfoten, V.-lige Indløb, paa Ø.-Punt af Topn, viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 9,5 m. Lyset er hvidt fra S. 18° Ø., fri Ø. om Flatskjær, til S. 39° Ø., fri V. om Havneen, grønt derfra gennem Ø. og N. til N. 52° V., fri S. om Kobskjær. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 67° 56' 40" N. Br. 13° 8' 10" Ø. 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 Greenwiche 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), Kabellængter (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.

2439. Forstaaende Tænding og Forandring af Fyr. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. I Efteråret 1908 ventes følgende Forandringer foretaget i Belysningen af Thyborøn-Kanal:

Thyborøn-Kanal Ledelyr:
Bagfyret er et rødt Fyr med En-Formørkelser hver ¼ Minut, Lys c. 12 Sek., Mørke c. 3 Sek. Det lyser fra c. N. 60° Ø. gennem Ø., S. og V. til c. N. Flammens Højde: 17,5 m. Synsviddens og Lysevnen: 13 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et c. 17 m højt, rødt Jerntaarn med hvide Bælter, og staa 11,5 m N. 4½° V. for den Ø.-lige Indsejlings-Baake. 56° 48' 20" N. Br. 8° 14' 40" Ø. Lgd.

Førfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser over c. 8 Strøger paa hver Side af Fyrinien. Flammens Højde: 8,5 m. Synsviddens og Lysevnen: 9 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Taget af et 3,5 m højt, brunt Træhus. Førfyret flyttes, eftersom Dybdelørdene paa Havrevleien forandrer sig. Afstanden mellem Førfyret og Bagfyret er c. 830 m. Holdte overet leder Fyrerne i det dybeste Vand over Revlen til Sælhundeholm Vinkelfyr.

Sælhundeholm Vinkelfyr. Paa Sælhundeholm tændes et flytteligt Vinkelfyr, der lyser i NV.-lig Retning over c. 25°. Det viser Lys med To-Formørkelser hver ¼ Minut. I den S.-lige Del af Vinklen viser Fyret grønt Lys, i den midterste Del hvidt Lys og i den N.-lige Del rødt Lys. Flammens Højde: 3 m. Synsviddens for hvidt Lys: 8 Sm. Lysevnen: 10 Sm. Synsvidde og Lysevne for rødt Lys: 7 Sm., for grønt Lys: 6 Sm. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et 3,5 m højt, brunt Jernstativ. Den hvide Vinkel leder fra Thyborøn-Kanal Ledelyrlinie mellem Thyborøn-Tange og Agger-Tange til Søndre-Dyb. Fyret flyttes og drejes, eftersom Farvandet forandrer sig. 56° 41', N. Br. 8° 15' Ø. Lgd.

Thyborøn-Tange Vinkelfyr. Paa Thyborøn-Tange, tæt S. for Broen, tændes et flytteligt Vinkelfyr, der er ganske som Sælhundeholm Vinkelfyr. Det lyser i ØSØ.-lig Retning over c. 25°. I den N.-lige Del af Vinklen viser Fyret grønt Lys, i den midterste Del hvidt Lys og i den S.-lige Del rødt Lys. Flammens Højde: 4, m. Synsviddens for hvidt Lys: 9 Sm. Lysevnen: 10 Sm. Synsvidde og Lysevne for rødt Lys: 7 Sm., for grønt Lys: 6 Sm. Den hvide Vinkel

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saarlange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarerendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

leder fra Søhuldeholm Vinkelyrs hvide Vinkel geomon Sundre-Dyb til Gausholm-Løb. 56° 42' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

Gausholm-Løb Ledelyr. Der er et Bagfyrt og to Forlyr. Bagfyret er et hvidt Fyr med Formørkelse. Lys e. 1 Sek., Mørke e. 1 Sek. Det lyskræftigt over e. 30' paa hver Side af Lysvinkels Middlinie, der ligger i S. 34½° Ø. Flammens Højde: 11 m. Synsviddens: 14. Sm. Lysevejen: 17 Sm. Linseapparat af Gte Orden. Fyret vises fra et 6 m højt, brunt Jernstativ, der staar 833 m S. 73° V. fra den Ø-lige Indsejlings-Bæke, paa 56° 43' 13" N. Br. 8° 13' 53" Ø. Lgd.

Det Ø-lige Forlyr er et grønt, fast Fyr, der lyskræftigt over e. 30' paa hver Side af Lysvinkels Middlinie, der er parallel med Bagfyrets Lysvinkels Middlinie. Flammens Højde: e. 3 m. Synsviddens: 8 Sm. Lysevejen: 12 Sm. Linseapparat af Gte Orden.

Det V-lige Forlyr er et rødt, fast Fyr, der lyskræftigt over e. 30' paa hver Side af Lysvinkels Middlinie, der er parallel med Bagfyrets Lysvinkels Middlinie. Flammens Højde: e. 3 m. Synsviddens: 8 Sm. Lysevejen: 12 Sm. Linseapparat af Gte Orden.

Bege Forlyr, der foreløbig staar 4 m fra hinanden, vises fra samme Bygning, et 4 m højt, brunt Træhus. Et Punkt midt imellem Forlyrene ligger e. 1000 m S. 34½° Ø. fra Bagfyret. Bagfyret overet med det grønne Forlyr angiver Ø-Siden og overet med det røde Forlyr V-Siden af Gausholm-Løb. Samtidig med Tændingen af ovennævnte Fyr udlægges følgende to Lystønder:

En hvid Lystønde, der viser rødt Ek-Blink hver 3 Sek., Blink e. ½ Sek., Mørke e. 2½ Sek., tæt N. for det Sted, hvor Søhuldeholm og Thyborøn-Tange Fyrs hvide Lysvinkler skærer hinanden. Tønden betegnes »Thyborøn-Kanal Nr. 2« og mærkes »Nr. 2«. Flammens Højde: 2,6 m. Synsviddens: 3 Sm.

En rød Lystønde, der viser grønt Ek-Blink hver 3 Sek., Blink e. ½ Sek., Mørke e. 2½ Sek., tæt V. for Gausholm-Løb N.-Ende. Tønden betegnes »Thyborøn-Kanal Nr. 2« og mærkes »Nr. 2«. Flammens Højde: 2,6 m. Synsviddens: 3 Sm.

Lystønderne flyttes efterfølgende Forlyret forandret sig. Naar de inddrages for Is, udlægges intet Vinternærke paa deres Plads.

Forinden Tændingen kan Fyrene brænde til Forsøg.

Samtidig med de ny Fyrs Tænding slukkes de nuværende Forlyr og Bagfyrt i Thyborøn-Kanal Ledelyrhjelm, og Fyrene ved Hvide Nr. 60 og Nr. 63 nedlægges. Fyret ved Hvide Nr. 56 forandres til at vise hvidt Lys.

Skibsførere advares mod at ankre i Rytthierne samt i Vinkelyrens hvide Lysvinkler. (Kort Nr. 130 og 158. Danske Løds, Side 88. Havne-Løds, Side 113. Fyr-Fort., Nr. 55 a og b, 55 A, B, C, D og E.)

2240. Væger inddraget. Tun-Knob. Kattelag. De fire Vægere, der til Brag ved Skydevejsen var ndlagt ved Tun-Knob, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 932. Kjøbenhavn 1908).

2441. Forandring af Ledemærke. Odense-Kanal. Odense-Fjord. Kattelag. Klintbjerg Skovsten, der holdt overet med Baake IX i Odense-Kanal, ledede mellem Lumby-Middelgrund og Gjeser-Hage, er borttaget. Baake IX flyttes noget V. efter og en ny Baake opføres Ø. for den. De to Baaker overet danner det ny Ledemærke for ovennævnte Strækning. (Kort Nr. 215. Som-Fort., Side 15.)

2442. Væger inddraget. Ostindfarer-Grund VNV. Sundet. Vægeren med sort Stage, der foreløbig var ndlagt e. ⅓ Kbl NV. for de VNV. for Ostindfarer-Grund (undne Stevneret, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1665. Kjøbenhavn 1908).

2443. Skydevejsen. Farvand spærret. Kalleboer. Sundet. Den Læde Ok-tøber 1908 skydevejsen paa Amager Fælle. En Damper er ndlagt 4 Sm V. for Aflandsbæge. Færrandet mellem Amager V.-Kyst og Linder fra Damperen til Aflandsbæge og til Taarnby Kirke er da spærret for al Søfarts. Naar der skydes, er Balloner højt paa 3 Signalmønstre paa Amager V.-Kyst.

2444. Forestaaende Tænding af Ledelyr. Løgstør-Grunde. Limfjorden. I Efteraaret 1908 ventes følgende Ledelyr i den gravede Kende over Løgstør-Grunde at blive tændt. Der er et Bagfyrt og to Forlyr.

Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 7½ Sek., Lys e. 3 Sek., Mørke e. 2½ Sek. Det lyskræftigt over e. 2½' paa hver Side af Lysvinkels Middlinie, der ligger i S. 78½° V. fra Fyret. Flammens Højde: 38 m. Synsviddens: 17. Sm. Lysevejen: 23 Sm. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et rødt Træhus med hvidt kors paa en dørhænge, hele Højden 16 m. 56° 58' 25" N. Br. 9° 17' 33" Ø. Lgd.

Det S-lige Forlyr er et grønt, fast Fyr, der lyskræftigt over e. 40' paa hver Side af en Linie parallel med Bagfyrets Lysvinkels Middlinie. Flammens Højde: 7,2 m. Synsviddens: 10 Sm. Lysevejen: 12 Sm. Spejlapparat af 4de Orden.

Det N-lige Forlyr er et rødt, fast Fyr, der lyskræftigt over 40' paa hver Side af en Linie parallel med Bagfyrets Middlinie. Flammens Højde: 7,2 m. Synsviddens: 10 Sm. Lysevejen: 14 Sm. Spejlapparat af 4de Orden.

Bege Forlyrene, der staar 6,2 m fra hinanden, vises fra samme Bygning, et 7,2 m højt, hvidt Murstenshus med grønt Tag. Midtpunktet mellem de to Fyr ligger 2305 m S. 78½° V. fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det grønne Forlyr angiver S-Siden og overet med det røde Forlyr N-Siden af den gravede Kende over Løgstør-Grunde.

Forinden Tændingen kan Fyrene brænde til Forsøg. (Kort Nr. 158. Danske Løds, Side 458. Fyr-Fort. Nr. 408 A, b og c.)

2445. Dybde. Karrebæksmønde Havn. Smaalands-Farvandet. Ved Karrebæksmønde er Dybden uden for Havnen og i den yderste Halvdel af Havnebassinnet nu 5,2 m, i den inderste Halvdel langs Middelmolen til Toldboden 4,2 m. (Kort Nr. 185. Danske Løds, Side 519. Havne-Løds, Side 52).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2446. Vrag afmærket. Kivik Breddgrund. Ahus S. Sverig. I Følge Telegrammer fra Malmo Lødsforlyr er en Slup sunket i Nærheden af Kivik Breddgrund i 9 m Vand, e. 1200 m NØ. ½ Ø. fra den V-lige Prk. Masten er 15 m over Vandet. En grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er ndlagt tæt V. for Vraget. Mindste Dybde over Vraget 2,2 m.

2447. Fyr forandret. Oxeløvsund. Nørreköping Skærgaard. Oxeløvsund Fyr viser nu ulorsterket hvidt Lys fra S. 37° V. til S. 43° V., i øvrigt ulorandret.

2448. Fyr forandret. Långö. Bottiske Bugt. Långö Fyr er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1972. Kjøbenhavn 1908).

2449. Fyr tændt til Forsøg. Uleåborg. Bottiske Bugt. Finland. Mellem Marjuniemi og Uleåborg er følgende Fyr tændt til Forsøg: Paa Uleåborg Kirkehaarn et hvidt, hurtigblinkende Fyr. Flammens Højde: 47 m. Synsviddens: 14 Sm. 65° 0' 55" N. Br. 25° 28' 28" Ø. Lgd. Saapakari Fyr, der viser rødt og grønt, hurtigblinkende Lys, og hvidt og rødt vekslende Lys. Flammens Højde: 5,2 m. Synsviddens: 5 Sm. Hvidt Fyrhus. 65° 3' 12" N. Br. 25° 10' 30" Ø. Lgd. Lailakari Fyr. Flammens Højde: 3,1 m. Synsviddens: 3,2 Sm. Hvidt Fyrhus. 65° 3' 8" N. Br. 25° 9' 20" Ø. Lgd. Sontons Ledelyr. Bagfyret viser rødt og grønt hurtigblink og rødt og hvidt vekslende Lys. Flammens Højde: 6,2 m. Synsviddens: 5,2 Sm. Hvidt Fyrhus. 65° 3' 2" N. Br. 25° 2' 29" Ø. Lgd. Forlyret viser hvidt og rødt vekslende Lys. Flammens Højde: 3,2 m. Synsviddens: 4 Sm. Hvidt Fyrhus. 65° 3' 14" N. Br. 25° 1' 59" Ø. Lgd. Santosenkari Fyr viser rødt og grønt hurtigblink og hvidt og rødt vekslende Lys. Flammens Højde: 9,2 m. Synsviddens: 6,2 Sm. Hvidt Fyrhus. 65° 5' 44" N. Br. 25° 1' 58" Ø. Lgd. Koskinniemi Fyr viser rødt og grønt

Mortsund, Lofoten, Ø-lige Indløb, paa Finholmen, visor Lys med To-Formørkelse. Flammens Højde: 15,2 m. Lyset er grønt fra S. 2° V., fri Ø. om Brands-holmbæne, til S. 29° V., fri V. om Brandsholmbæne, hvidt derfra til S. 46° V., fri Ø. om Moholmerne og Brandsholmerne med losliggende Baer, (Mands-faldskallene, som bryder med svær Sø, ligger i denne Vinkel; man gaar fri af dem ved at holde tæt til en af Lysgrænserne), rødt derfra gennem V. til N. 49° V., fri N. om Nordre Dymn, hvidt derfra til N. 2° Ø. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 4' 50" N. Br. 13° 42' 25" Ø. Lgd.

Jusholmen, ved Ramberg, Flakstad, Lofoten Yderside, paa Holmeus N.-Punt, visor Lys med Tre-Formørkelse. Lyset er grønt fra S. 15° V. til S. 25° V., fri V. om Smaafaldet, rødt derfra til S. 74° V., midt i Indløbet til Korshavn, grønt derfra gennem V. til N. 46° V., fri N. om Lysbaen og Storfaldet, hvidt derfra til N. 41° V., fri V. om Vaskittien, rødt derfra til N. 19° V., fri Ø. om Skarvholmen, hvidt derfra til N., fri V. om Faldet, grønt derfra til N. 21° Ø, fri Ø. om Einstei-nen, hvidt derfra til N. 23° Ø, fri V. om Hornneset, (midt i denne Vinkel ligger Glasbaen), rødt derfra til N. 62° Ø, fri S. om 2 Favnebaen ved Hestneset, hvidt derfra til N. 66° Ø, fri N. om Kirkefaldet, grønt derfra gennem Ø. til S. 82 Ø. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 6' 30" N. Br. 13° 14' 15" Ø. Lgd.

Lelholmen, ved Ramberg, Flakstad, Lofoten Yderside, paa Holmeus S.-Punt, visor Lys med To-Formørkelse. Flammens Højde: 6,3 m. Lyset er rødt fra S. 60° Ø. til S. 32° Ø, grønt derfra gennem S. og V. til N. 51° V., fri N. om Fles-skallen, hvidt derfra til N. 53° V., fri S. om Gryskallen, (i Vinklen ligger et grundt Flak, tværs nd for Henriksskjærene, som bryder med svær Sø), rødt derfra til N. 18° V., fri V. om Vaskittien. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 6' 35" N. Br. 13° 10' 45" Ø. Lgd.

Sandsund, ved Bjærko, Senjeu, paa Vestre Dyna, visor Lys med En-Formørkelse. Flammens Højde: 6,3 m. Lyset er rødt fra S. 50° Ø, midt paa Anker-pladsen ved Sorsund, til S. 25° Ø, fri V. om Oternes, hvidt derfra til S. 23° Ø, fri Ø. om Otergrundten, grønt derfra gennem S. og V. til N. 39° V., fri Ø. om Kverne, hvidt derfra til N. 27° V., fri V. om Horsevikkoltene, rødt derfra til N. 5° V., fri Ø. om Flatskjær, hvidt derfra gennem N. til N. 18° Ø, fri V. om Kvitholmen, grønt derfra til N. 25° Ø, fri Ø. om Kvitholmen, hvidt derfra til N. 39° Ø, fri V. om Stabben og Kraekene, rødt derfra gennem Ø. til S. 77° Ø. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 57' 25" N. Br. 16° 38' 35" Ø. Lgd.

Øifjord, Senjeu, paa Huso, visor Lys med Gruppe-Formørkelse. Flammens Højde: 26,2 m. Lyset er hvidt fra S. 22° Ø. gennem S. og V. til N. 65° V., mod Øifjordvær, rødt derfra til N. 43° V., fri Ø. om Kjolva, hvidt derfra til N. 34° V., fri V. om Øifjordbaerne, grønt derfra til N. 28° V., fri Ø. om Øifjordbaerne og Øifjordskjær, hvidt derfra til N. 25° V., fri V. om Ravne, rødt derfra til N. 3° V., hvidt derfra gennem N. og Ø. til S. 63° Ø. Lille Fyrhus. Brændetid: 25de August—14de April. 69° 32' 55" N. Br. 17° 39' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 88).

2457. **Grvade Steder. Loreley Bank NØ. Tyskland.** NØ. for Loreley Bank, mellem 54° 13' N. Br. 8° 2' Ø. Lgd. og 54° 14' N. Br. 8° 3' Ø. Lgd., er fundet flere grvade Steder med 8,2 til 10 m Dybde og store Sten. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2128. Kjøbenhavn 1908).

2458. **Løseplads afmærket. Heppenser Plate. Innen Jade.** Paa Kysten af Wattet N. for Heppenser Plate er en Løseplads afmærket med to røde Spirflønder med rødt Flag. De ligger paa 53° 32' N. Br. 8° 10' Ø. Lgd. og 53° 33' N. Br. 8° 9' Ø. Lgd.

2459. **Afmærkning flyttet. Ackmer Ehe. Ostfriesche Øer.** Afmærkning-gen i Ackmer Ehe, mellem øerne Baltrum og Langeoog, er flyttet til et nyt Ind-jøb, der gaar i NV-lig Retning. Dybden 1,3 m. Andvningstonden ligger paa 53° 46' 45" N. Br. 7° 25' 44" Ø. Lgd.

2460. **Vrag borttaget. Westgat. Zoegat van Texel. Holland.** Vraget af Damperen »Turbo«, der lna sunket i Westgat, er borttaget til 6 m Dybde. Af-

2485. **Fyr tændt. Egina. Grækenland.** Omtrent den 14de September 1908 tændes paa Enden af SØ-Mølen ved Indløbet til Egina Havn et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7,5 m. Synsvidde: 6 Sm. Linseapparat. 5,5 m høj Jeru-søjle. 37° 44' 31" N. Br. 23° 25' 52" Ø. Lgd.

2486. **Grund. Hydra Bay.** En lille Klippegrund med 4,5 m Vand ligger i dybt Vand i Hydra Bay, 4½ Kbl S. 62° V. fra Supia Islet SV-Punt. Der er 18 a 22 m i 2 Kbl Afstand mellem Grunden og Kysten. 37° 24' N. Br. 23° 29' Ø. Lgd.

2487. **Grunds Beliggenhed. Cap Axin V. Alger.** Den mindste Dybde, 6 m. paa Grunden V. for Cap Axin, ligger fra Toppen af Sidi Yahia i N. 86° Ø, og fra Toppen af Sidi bon Hout i N. 25° Ø. 37° 3' 12" N. Br. 5° 8' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1512. Kjøbenhavn 1908).

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrika Ø-Kyst.

2488. **Tænde udlagt. Tengale Riff. Kigombe. Tysk Ø-Afrika.** Ved Ten-gale Riff N.-Ende, N. for Pangani, er udlagt en hvid Spiritønde, mærket Tengale, med to Trekanter med Spidsen opad. 5° 18' S. Br. 39° 5' Ø. Lgd.

2489. **Ledefyr forandret. Rio Mandovy. Goa. Portugisisk Indien.** Da Barren i Rio Mandovy har forandret sig, er Ledefyrene Alto da Conceicao og Gaspar Dias slukket. To ny, midlertidige, hvide, faste Ledefyr er tændt paa Højen Malim, Bartez, og paa Campal, ved Pangim. De vises fra hvide, trekantede Baa-ker. Fyret Tejo er flyttet til en hvid og sort stribet Baa-ker.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2490. **Fyr forandret. Panaroekan. Straat Madoera. Java N.-Kyst.** Pana-roekan hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Blinkfyrt, der hver 3 Sek. viser Et-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek. 7° 41' S. Br. 113° 56' Ø. Lgd.

2491. **Forestaende Tænding af Fyr. Arneuidandroegte. Java SØ.** Paa Arneuidandroegte, Ø. for Noordwachter, skal, foreløbig til Forsøg, tændes et Fyr med Formørkelse. Flammens Højde: 10 m. 8 m høj Fyrbaake. 5° 12' 40" S. Br. 106° 44' 30" Ø. Lgd.

2492. **Oplysning om Rev. Sumatra V.-Kyst.** Revet ved Lawee Rif, Ø. for Nias, er forgeves eftersøgt fra 5 Sm V. til 4,5 Sm Ø. for 0° 52' N. Br. 98° 22' Ø. Lgd., der er fundet 70 f 95 m Vand. Paa Makasser Rif, V. for Ajer Bangies, er der 2,3 m Vand. 0° 7' 0" N. Br. 99° 13' 15" Ø. Lgd. Paa det N-lige Moller Rif er der 2,3 m Vand. 0° 4' S. Br. 99° 24' Ø. Lgd.

Revene Montrado paa 0° 13' 5" N. Br. 99° 3' 50" Ø. Lgd., Vader paa 0° 6' 45" N. Br. 99° 14' 20" Ø. Lgd., S-lige Moller paa 0° 5' 40" N. Br. 99° 23' 35" Ø. Lgd. og Revet paa 0° 6' N. Br. 99° 0' Ø. Lgd. findes ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1803. Kjøbenhavn 1908).

2493. **Tønder udlagt. Lutin Rock S. Ryojoan Ko (Port Arthur). China.** En rød, cylindrisk Tønde er udlagt 1/3 Sm S. 12½° Ø. for Lutin Rock. 38° 45' 49" N. Br. 121° 16' 30" Ø. Lgd. Flere andre Tønder med rødt og hvidt Flag ligger i Nærheden.

2494. **Fyrskibet »Honnoku« ombyttet med Lystønde. Yokohama Bay. Ja-pan.** Fyrskibet »Honnoku« er ombyttet med en sort, stump Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelse. 35° 26' N. Br. 139° 41' Ø. Lgd.

2495. **Telegrafkabler optaget. Auo Chita Hanto. Iss Sea (Owari Bay). Hon-shu S.-Kyst.** De tre Telegrafkabler mellem Auo og Chita Hanto er optaget og Telegrafstønderne inddraget.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Korts eller
Bogs Nr.

Canada:

N 17 River St. Lawrence, from Portneuf to Cap Sauté, between Montreal and Quebec. Pris: 15 Cents.

mærkingen er inddraget. 52° 55' 36" N. Br. 4° 36' 4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 182. Kjøbenhavn 1908).

2461. Fyrtårns Farve. Ooster- eller Witte-Lid. Vlieland. Ooster- eller Witte-Lid Fyrtårn er nu brunt og hvid stribet. 6,2 m høj. 53° 18' 17" N. Br. 5° 5' 39" Ø. Lgd. Lanterneplæn på Yderlynen Ø. for Luthne Kaap (Stortemelk) er nu 12,5 m høj, fra Pæl med sort Firkanth på Toppen.

2462. Undervandskløkke borttaget. IJmuiden. Paa Lys- og Flujoelenden uden for IJmuiden Havn er Undervandskløkken atter borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2214. Kjøbenhavn 1908).

2463. Afmærkning ved Søminerveisningspladsen inddraget. Afmærkningen er inddraget ved følgende Søminerveisningsplads: I Nieuwe Hollerlandsche Waterweg ud for Fort Heek van Holland, i Haringvliet 2 Kbl V. for Hellevoetsluis, og i Volkerak (Hellegat) ud for Fort de Ruiter. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1294. Kjøbenhavn 1908).

2464. Undervands Taaesignal gives atter. Fyrskibet »Maass«. Undervands Taaesignal gives atter fra Fyrskibet »Maass«. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 2395. Kjøbenhavn 1908).

2465. Vrag afmærket. Krammer. En Træk er sunket i Krammer tæt ved den rød og sort vandrret sribede Kugleønde Nr. 5 med Kogle. Vraget er afmærket med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, og med en grøn, stump og en grøn, spids Vragønde. 51° 40' 50" N. Br. 4° 8' 14" Ø. Lgd.

2466. Vrag borttaget. Dinteloord. Karolingeni. Volkerak. Vraget i Karolingeni, neden for Dinteloord, er borttaget og Vragfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2049. Kjøbenhavn 1908).

2467. Taaesignals Plads. Bass Hoek. Firth of Forth. Skotland. Taaesignalet paa Bass Rock gives ikke ved Fyret, men paa Toppen af Klinton paa Øens NØ-Pynt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1697. Kjøbenhavn 1908).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2468. Fyr flyttet. Dover Harbour. England. Den 3die Oktober 1908 flyttes det hvide Fyr med Formærkelser og derunder to grønne, faste Fyr lodret for hinanden paa V.-Enden af Dover Detached Mole fra Stilladsed til selve Molehovedet. 4,6 m høj Jernpæl. Samtidig flyttes Tangefløjten til Molehovedet. 51° 6' 7" N. Br. 1° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2054. Kjøbenhavn 1908).

2469. Vrag. Dungeness SV. Et Vrag ligger sunket c. 7,5 Sm SV. 1/4 S. for Dungeness. To Masten er 6 m over Vandet. Dungeness: 50° 54' 5" N. Br. 0° 58' 5" Ø. Lgd.

2470. Permanente Fyr tændt. Portsmouth Harbour. De millerlidige Fyr, der vises fra Due d'Albherne ved Arbejdene paa Ø.-Siden af Indløbet til Portsmouth Harbour, er ombyttet med permanente Fyr.

Fyret paa den N.-lige Due d'Albe er et Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 5,2 m. Synsviddens: 2 Sm. Lysset er rødt mod V., grønt mod Ø. Det staar 8 Kbl S. 19° Ø. fra Yderenden af South Parade Pier. 50° 46' N. Br. 1° 3' 7" V. Lgd.

Fyret paa den S.-lige Due d'Albe er et Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 5,2 m. Synsviddens: 2 Sm. Lysset er grønt mod V., rødt mod Ø. Det staar 30 m S. 1° Ø. fra den N.-lige Due d'Albe. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1561. Kjøbenhavn 1908).

2471. Fyr forandret. Blackmore Point. King Road. Bristol Channel. Blackmore Point Fyr er nu forandret og viser hvidt To-Blink hver 10 Sek., i øvrigt ulombrødt. 51° 29' N. Br. 2° 48' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1701. Kjøbenhavn 1908).

2472. Dynde. Conger Stack. Little Loch Broom. Skotland V.-Kyst. Den

mindste Dybde paa Conger Stack er 7,6 m og findes midt paa Grunden, 13,4 Kbl N. 11° V. fra Mac's Maahr. 57° 51' 5" N. Br. 3° 15' 7" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2473. Rev fundet. Swakoppmund S. Tysk SV-Afrika. 2 Sm S. for Swakoppmund ligger c. 4 Kbl fra Kysten et Steenrev, der falder temmelig stejlt af til 20 m. Dets Yderkant ligger fra Damara Selskabets Tårn i Swakoppmund i S. 1/2 V. 1/2 V. og fra Hukken N. for Caution Riff i N. 1/2 N. 1/2 N. Da Strømmen ofte sætter paa Land, skal Forsigtighed udvises ved Søilands langs Kysten.

2474. Oplysning om Fyr. Ellis Bay. Antiochia SV.-Kyst. Canada. Ledelyrene i Ellis Bay brænder kun paa ubestemte Tider, og naar Skib er anmeldt dertil.

2475. Fyr midlertidig forandret. Cape Bauld. Newfoundland NØ.-Kyst. Cape Bauld Fyr er ombyttet med et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Tre-Blink. Om kort Tid ombyttes dette Fyr med et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser To-Blink, Blink 1/2 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1/2 Sek., Mørke 12 Sek. 51° 38' 7" N. Br. 53° 25' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1569. Kjøbenhavn 1908).

2476. Taaesignal oprettet. Panmure Head. Gardigan Bay. Prince Edward Island Ø.-Kyst. Ved Panmure Head gives Taaesignal med en Diaphone, der hver 75 Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2477. Fyr tændt. Pass Christian. Mississippi Sound. Mississippi. Forænde Stater i Nord-Amerika. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Tharrett paa Mexican Gulf Hotel ved Pass Christian, fra Cal Island Fyr i N. 39 1/2° V., og fra Merrill Shell Bank Fyr i N. 3 1/2° Ø.

2478. Bæke odelagt. Sand Cay. Turks Islands. Bahama Islands. Baaken paa den N.-lige Top af Sand Cay er odelagt. 21° 12' N. Br. 71° 14' 5" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2479. Grund afmærket. Elena Rock. Port Simpson. English Narrows. Chili. En rød Spidsønde, mærket Elena, er udlagt ved den lille Ille 5,6 m Klippe. Elena Rock, som ligger 1/2 Kbl N. 27° Ø. fra Stoddart Point. Der er stejldybte til Klippen. 49° 0' 7" S. Br. 74° 28' V. Lgd.

2480. Tande inddraget. Antofagasta. I Antofagasta Havn er den sorte Spidsønde, 2 Kbl N. 15° V. fra Fawn Ledge Fyr, inddraget. 29° 38' 5" S. Br. 70° 25' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2481. Uddybning fuldført. Santa Venere. Italien V.-Kyst. I Santa Venere Havn er Uddybningen fuldført og Uddybningsmaskinen borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2349. Kjøbenhavn 1908).

2482. Vrag forsvundet. Piave Vecchia SV. Venedig. Italien. Vraget, som ligger 1 1/2 Sm S. 33° V. fra Piave Vecchia Fyr, er forsvundet. Ved Molin, som bygges ved Fiume Haven, ombyttes Tande Nr. 4 med en Lysønde, der viser hvidt, fast Lys. Den afmærker V.-Grænsen for Fiume Hovedhavet, og ligger 500 m S. 29° V. fra Fiume Fyr. 45° 20' N. Br. 14° 25' 7" Ø. Lgd.

2484. Grund fundet. Gen Scala Ø. Kanal Mezzo. Ø. for Gen Scala Grande er fundet en lille Ø, i Grund, 4 Kbl S. 42° V. fra Gen Kurba Mala SØ-Spids, og i S. 74° Ø. fra Scala Grande N.-Kant. 43° 55' N. Br. 15° 16' Ø. Lgd.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, afg. Petersborg 3./10. til Tyne. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Lübeck 10./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Rotterdam 12./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Petersborg 13./10. til West Hartlepool.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 8./10. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, ank. Antwerpen 11./10. — Sibirien, Madsen, afg. Singapore 14./10. til Bangkok. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shimonoski 14./10. — Anamba, Rambusch, afg. Sabang 5./10. — Cathay, Thomsen, ank. Colombo 9./10. — Bintaug, Gabe, ank. Kjøbenhavn 11./10. — Cambodia, Knudsen, ank. Kiel 10./10. — Indien, Berg, afg. Funchal 1./10.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 26./9. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Kitts 1./10. til Havre. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 12./10. — Helene, Sørensen, ank. Riga 13./10. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Rotterdam 6./10. — Agnete, Petersen, ank. Vejle 11./10. — Herminia, Hansen, afg. Blyth 14./10. — Alice, Schultz, ank. Boness 12./10.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Santos 2./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Methil 13./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Archangel 1./10. — Urania, Clausen, afg. Soroka 1./10. — Svend, Schmidt, afg. Boness 10./10. — Nordland, Petersen, afg. Grangemouth 13./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Korsør 10./10. — England, Andersen, pass. Gibraltar 9./10. til Bristol. — Holland, Poulsen, afg. Methil 13./10. — Rusland, Madsen, afg. London 6./10. — Dronning Olga, Petersen, afg. Cardiff 7./10. — Annette Furness, Larsen, afg. Archangel 7./10. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 11./10. — Europa, Hansen, ank. Munkedal 12./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Grangemouth 13./10. — Frankrig, Friis, ank. Riga 8./10. — Belgien, Nielsen, ank. Valencia 13./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 12./10. til Newport. — Edison, Sørensen, ank. Lübeck 13./10. — Fulton, Jørgensen, ank. Genua 10./10. — Newton, Andersen, afg. Livorno 8./10. til Valencia. — Washington, Nielsen, ank. Hamburg 10./10.

Frem. Austa, Digger, afg. Riga 14./10. til Ghent. — Vera, Tbing, afg. Svendborg 12./10. til Howdon Dock. — Freja, Nielsen, ank. Svendborg 12./10. — Hertha, Rasmussen, afg. Ystad 13./10. til Stockholm.

Skandia. Skinfaxe, Vilaudt, afg. Grangemouth 14./10. til Riga. — Rimfaxe, Faber, ank. Riga 9./10. best. til Grangemouth. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Lovisa 15./10. til Grimsby.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Helsingborg 13./10. — Allan, Nielsen, afg. Boness 13./10. til Aarhus.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Burntisland 12./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Aarhus 12./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Calais 9./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Terneuzen 14./10. — Peter Willemoes, Albertsen, pass. Hanstholm 15./10. vestg. — Hans Tavsén, Klaaborg, afg. Methil 14./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Wiborg 11./10. — Ajax, Brorsen, ank. Wiborg 12./10. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Rotterdam 13./10. — J. D. S. Adolph, Fenger, pass. Hirtshals 15./10. østg. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kjøbenhavn 13./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Stettin 13./10.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Diëppe 12./10. — Ingrid, Winther, ank. Santander 12./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Riga 11./10. — Russia, Poulsen, afg. Rotterdam 14./10. — Carl Heeksher, Starck, ank. Lihau 14./10. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 11./10. — Normannia, Eriksen, afg. Blyth 8./10. — Euxinia, Lund, afg. Kjøbenhavn 4./10. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 3./10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østersean. Cimbria, Poulsen, afg. Filadelfia 14./10. — Patria, Nielsen, ank. Newport Mon 2./10. — Gratia, Sørensen, ank. Rotterdam 9./10. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 12./10.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 15./10. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 13./10. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Petersborg 8./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 10./10. — Kotionia, Rasmussen, afg. Archangel 5./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Memel 11./10. — Granaria, Jørgensen, afg. Agua Amargo 7./10. — Carbonia, Mathiesen, afg. Burntisland 13./10. — Estonia, Winckler, ank. Riga 6./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 12./10. — Sclandia, Troensegaard, ank. Königsberg 6./10. — Secalia, Jensen, afg. Troughjem 8./10. — Frumentia, Andersen, afg. West Hartlepool 12./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Kjøbenhavn 15./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 30./9.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Boness 12./10. — Euigheden, Jensen, ank. Rostock 14./10. — Energi, Svane, ank. Kjøge 13./10.

Sejlskibe.

Rønne. Courcor, Jacobsen, ank. Stralsund 5./10. — Marie, Jacobsen, er afg. fra Rio Grande do Sul til Mersey. — Laurentine Emilie, ank. Kjøbenhavn 6./10. — Kastor, ank. Stockholm 9./10. — Argus, ank. Rugenwaldemünde 10./10.

Svendborg. Marie, Skov, ank. Uleåborg 7./10. — Roska, Petersen, ank. Rotterdam 7./10. — Valkyrien, Hansen, ank. Horten 7./10. — Zumpa, Jensen, ank. Flensborg 7./10. — Casper, Hansen, ank. Langesund 8./10. — Urania, Nielsen, ank. Wemyss 7./10. — Concordia, Henriksen, ank. Kingsyunn 7./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Kolding 7./10. — Aktiv, Mouritzen, ank. Kolding 7./10. — Asta, Bom, ank. Königsberg 8./10. — Ariel, Ravnemose, ank. Morlaix 8./10. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Gelle 8./10. — Ludvig, Jørgensen, ank. Petersborg 8./10. — Helge, Carlsen, ank. Nykøbing F. 9./10. — Laura, Petersen, ank. Llanely 9./10. — Olga, Rasmussen, ank. Gelle 10./10. — R. P. Pedersen, Andersen, ank. Kotka 10./10. — Mercur, Lund, ank. Kotka 9./10. — Vega, Rasmussen, ank. Oöense 10./10. — Cornwall, Petersen, ank. Lovisa 9./10. — Maagen, Jensen, ank. Petersborg 9./10. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Malmö 9./10. — Confidence, Mouritzen, ank. Göteborg 10./10. — Britannia, Rasmussen, ank. Aarhus 11./10. — Delos, Andersen, ank. Göteborg 11./10. — Ellen Kristine, Petersen, ank. Granton 12./10. — Newsky, Nielsen, ank. Newcastle 10./10. — Kristine, Sørensen, ank. Augustenborg 11./10. — Pallesen, Jensen, ank. Paimpool 9./10. — Venus, Jensen, ank. St. Valery 10./10. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Bandholm 11./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aalborg 12./10. — Urda, Pilegaard, ank. Langesund 12./10. — Zumpa, Petersen, ank. Kristiania 13./10. — Kathrine, Hansen, ank. Charlestown 13./9. — Meta, Møller, ank. Marseille 13./10. — Jens, Eriksen, ank. Leith 13./10.

Æra. Venus, Jensen, ank. Lissabon 10./10. — Maagen, Mortensen, ank. Gibraltar 11./10. — Alma Marie, Rock, ank. Kalmar 11./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10./10. — Nathalia, Eriksen, ank. Gibraltar 12./10. — er beordret Patras. — Thor, Kromann, ank. Falmouth f. O. 11./10. — Lorenz, Levinson, ank. Kjøbenhavn 12./10. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Blyth 12./10. — Alta, Albertsen, ank. Bremen 11./10. — Signe, Hansen, ank. Aalborg 12./10. — Hermod, Dreimann, ank. Fowey 10./10. — Thyra, Rasmussen, ank. Hundested 12./10. — Mary, Andersen, ank. Helsingør Red 12./10. p. R. t. Stettin. — Rotha, Olsen, ank. Seeham 12./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Yarmouth 11./10. — Karen, Albertsen, ank. Lysekil 11./10. — Svip, Jensen, ank. Kalmar 12./10. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 12./10. — Marie, Weber, ank. Faaborg 12./10. — Lohse, Boye, ank. Norrköping 12./10. — Harris, Torstenson, ank. Korsør 11./10. — Forældres Minde, Christensen, ank. Havre 12./10. — Kirstine Jensen, Jørgensen, afg. London 11./10. til Azorerne. — Marie, Rasmussen, ank. Boness 14./10. — Hejmdal, Eriksen, pass. Fredericia 13./10. paa Rejse til Assens. — Niels, Caspøsen, ank. 12./10. paa Kjøbhvns. Red paa Rejse fra Dunkerque til Colberg. — Æra, Christensen, ank. West Hartlepool 14./10. — Jørgen Olsen, pass. Dungeness 10./10. for østg. — Argus, Jensen, ank. Seaham 13./10. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Dakar 13./10. — Maagen, Mortensen, afg. Gibraltar 13./10. til Patras. — Ægir, Petersen, afg. Labrador 29./9. til Gibraltar f. O.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 16. Oktober 1908. — Skoleskibet »Viking«. — Kjøbenhavns Navigationsskole. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Suftej 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Skib til Salg.

Svenske Skonnerten »Sölve« er til Salg. Kan afstaaes i November til Køberne. Skibets Spånter og Tømmer er af fast sydvensk Egetræ, og Bordlægningen og Garneringen er godt svensk Fyrretræ. Lerketræ og Pitschpine. Skibet er bygget 1904 og laster Sommerlast 120 Tons. Første Klasse. Pris 15,000 Kroner.

Skibsfører A. Nilsson,

Krokås pr. Mjellby.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drajhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**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.

Riveralide 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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42



**Wigzell's
Patent Loddemaskine**

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassees Kod anvendes
Forlang Prisliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Ore. Enkelte Numre
15 Ore. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Ore
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 66.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 20. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlants
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Palat
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlæve, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.



Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
 Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
 Central 6890
 Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Flensborgs
Skibbygning Selskab

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdels hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Alle Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
 i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

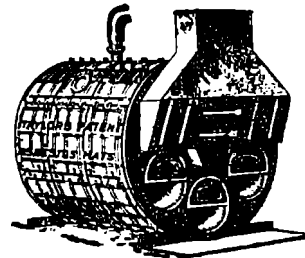
S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
 praktiske og
 økonomiske
 Kedelbeklæd-
 ning.



Den mest
 praktiske og
 økonomiske
 Kedelbeklæd-
 ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

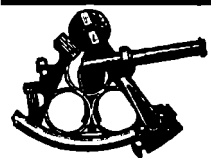
I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Remington er Verdens
 mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedle.**

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

V. Larsen. Fedeveareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26³, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Frødericla Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

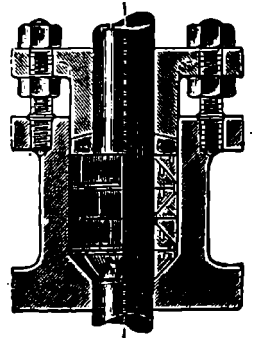
Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Privata.

Telefon-Nr.
6.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brotfabriker

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Fabriks Mærke.



F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træslibunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

KJØBENHAVN.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Skibsfører.

En ung energisk Skibsfører søger Forbindelse med et Rederi om Bygning af et nutidsvarende Sejlskib med Motor. Kapital kan indskydes. Vedkommende er godt lokalt kendt paa Island. Billet, mrk.: „36“, modt. Bladets Kontor.

PALLE SØRENSEN EFT.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Tuborg Porter

Kraftig, fyldig, velsmagende.

LANDMANDSBANKEN

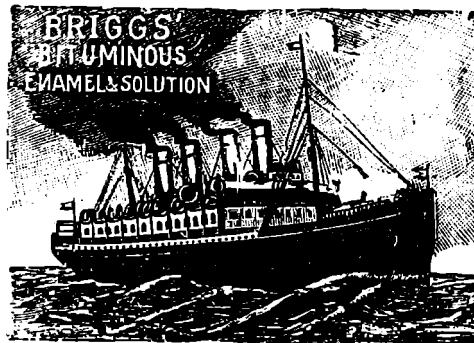
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørget.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

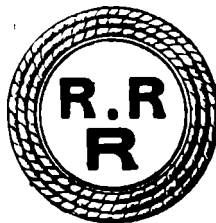
Emallen

paalægges varm — 1/10^{te} tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bankers og Dæk



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Hørsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Kjøbenhavn, den 20. Oktober 1908.

Søfolks Ulykkesforsikring. Arbejderforsikringsraadets Afdeling for Søfolks Forsikring har afgivet Beretning for Aaret 1907, hvori det hedder:

I Løbet af Aaret 1907 indgik der til Arbejderforsikringsraadets Afdeling for Søfolks Ulykkesforsikring Anmeldelse om 441 Ulykkestilfælde, der havde ramt Sømand, deraf 354 knyttede til Dampskibe, 87 til Sejlskibe. Naar hertil lægges de ved Udgangen af 1906 som uafgjort henstaaende 108 Tilfælde (75 Dampskibe, 33 Sejlskibe) og fradrages de 119 Tilfælde (86 Dampskibe, 33 Sejlskibe), der ved Udgangen af 1907 henstod uafgjort, indgaar der under nærværende Beretning 430 Tilfælde (343 Dampskibe, 87 Sejlskibe).

Af disse blev 27 (Dampskibe 20, Sejlskibe 7) afvist som ikke henhørende under Loven af 1. April 1905. Deraf var 4 Dødstilfælde; af disse afvistes 1, fordi Døden ikke kunde anses foraarsaget ved et Ulykkestilfælde; 1, fordi Tilfældet ikke fandtes bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i 1 Tilfælde havde forulykkede oppebaaret et fast Vederlag af over 2,400 Kr. aarlig; i 1 Tilfælde opnaaede de efterladte Erstatning efter Lovgivningens almindelige Regler om Erstatning for retsstridig Skadetilføjelse. Af de øvrige 23 Tilfælde forelaa i 11 en Broklidelse, som ikke kunde anses opstaaet fra nyt af ved den anmeldte Lejlighed; 4 Tilfælde var ikke bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i 1 Tilfælde var den tilskadekomne Passager; i 5 Tilfælde forelaa der intet Ulykkestilfælde som Aarsag til Lidelsen; i 1 Tilfælde oppebar tilskadekomne et fast Vederlag paa over 2,400 Kr. aarlig, og i 1 Tilfælde var den tilskadekomne forhyret med et Skib, der var maalt til under 20 Tons Brutto og derfor ikke henhørte under Loven af 1. April 1905.

Af de øvrige 403 Tilfælde (323 Dampskibe, 80 Sejlskibe) afsluttedes 257 (Dampskibe 228, Sejlskibe 29) uden formelig Kendelse, da der fremkom Lægeerklæring eller anden paalidelig Meddelelse om, at den tilskadekomne fuldstændig havde genvundet sin tidligere Arbejdsevne.

Ved Afdelingens Kendelse afgjordes 146 Tilfælde (Dampskibe 95, Sejlskibe 51). 86 af disse Tilfælde (Dampskibe 45, Sejlskibe 41) havde Døden til Følge. 14 af de omkomne efterlod Personer, hvem der tilkom fuld Erstatning efter Lovens § 19, 1. Stk.; der tilkendtes i hvert Tilfælde 2,800 Kr., altsaa ialt 39,200 Kr. I 8 Tilfælde efterlod de omkomne sig Personer, til hvis Forsørgelse de havde ydet Bidrag; der tillagdes de efterladte i 3 Tilfælde hver 600 Kr., i 2 Tilfælde 500 Kr., i 1 Tilfælde 350 Kr. og endelig tillagdes i 1 Tilfælde 800 Kr, til hver af de 3 Personer, til hvis Forsørgelse forulykkede havde bidraget, altsaa ialt 2,400 Kr. I disse 8 Tilfælde tildeltes der saaledes de efterladte 5,950 Kr., og det samlede Beløb, der i 1907 udbetaltes til omkomne Søfolks efterladte, udgjorde herefter 45,150 Kr. imod 67,700 Kr. i 1906. Dette Beløb fordeles sig med 23,400 Kr. til efterladte efter Personer, der var forhyret med Dampskibe (10 Tilfælde) og 21,750 Kr. til efterladte efter Personer, der var forhyret med Sejlskibe (12 Tilfælde).

64 omkomne efterlod sig ikke erstatningsberettigede efterladte.

43 Tilfælde medførte blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen. I disse udbetaltes ialt et samlet Beløb af 44,034 Kr. mod 14 Tilfælde med et samlet Beløb af 13,335 Kr. i 1906.

Kun 7 af Invaliderne med et samlet Erstatningsbeløb af 6,678 Kr. var forhyret med Sejlskibe. De øvrige 36 med et Erstatningsbeløb af 37,356 Kr. var forhyret med Dampskibe.

I et af Invaliditetstilfældene var der ikke tegnet Forsikring, men det lykkedes tilskadekomne at faa fuld

Dækning for sit Krav gennem en af Raadet foretagen Udpantningsforretning.

I 17 Tilfælde (14 Dampskibe, 3 Sejlskibe) blev der ikke tillagt de tilskadekomne noget Beløb, fordi der ikke kunde erkendes at være tilføjlet dem nogen blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen.

I Følge Meddelelse fra de anerkendte Forsikrings-selskaber er der i 1907 i Dagpenge udbetalt 10,254 Kr.

Kun en forsvindende Del af de forsikrede var Medlemmer af Sygekasse. Af de 403 Søfolk der kom til Skade under saadanne Omstændigheder, at Ulykkestilfældet henførtes under Loven, er der for 262's Vedkommende givet Oplysning om Sygekasseforholdet. Kun 31 var i Sygekasse, medens de 231 ikke var Sygekasse-medlemmer.

De efter Loven af 1. April 1905 forsikredes samlede Antal Arbejdsdage i 1907 udgjorde efter Oplysninger fra de anerkendte Forsikrings-selskaber 4,540,336.

Ophævede Foranstaltninger mod Kolera. Justitsministeriet har under 17. ds. udstedt følgende Bekendtgørelse:

Justitsministeriets Bekendtgørelse af 21. September d. A. angaaende de i Medfør af § 23, jfr. § 15 i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 bestemte Foranstaltninger mod Indførelse af Kolera ved paabudt 5 Dages Lægeeftersyn m. m. skal herefter kun være gældende overfor Personer, der ankommer søværts her til Landet direkte fra russiske — derunder ikke indbefattet finske — Østersøhavne.

Personer, der ankommer søværts fra de finske Havne, skal dog være undergivne det nævnte Eftersyn, saafremt det oplyses, at de er afrejste fra St. Petersborg eller Kronstadt i Løbet af de sidste 5 Dage før Skibets Ankomst til dansk Havn, hvorfor de altsaa i saadanne Tilfælde i Medfør af Bekendtgørelsens § 2 indtil Udløbet af 5te Dagen efter Ankomsten skal tilses en Gang daglig af en dertil antagen Læge.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Skoleskibet „Viking“.

Fra Direktøren i Skibsredernes gensidige Forsikringsforening, Hr. Kaptajn Hein, har vi modtaget følgende:

Den Bladpolemik, der nu i længere Tid har været ført om Førerposten i Skoleskibet »Viking« har jo, hvilket man næsten kunde vente, udartet til Personlighed blandt de skrivende Parter.

Imidlertid — Hammeren er faldet — og en Del store Rederier har afgivet en offentlig Erklæring om fortrinsvis at give de uddannede Elever fra Skoleskibet Ansættelse i deres Skibe, og mange af de farende Førere og Styrmand vil med Tiden faa Lejlighed til at dømme om Resultatet.

Men — hvorfor udbrede Ængstelse blandt Folk, fordi Bestyrelsen har valgt en Søofficer til at føre Skibet, efter at Kaptajn Clausen af Grunde, der i Følge Rederegørelsen som den foreligger, og som ikke stiller hans Sømandsskab i ringeste Tvivl, maa have været særlig vægtige, for at en saa anset og dygtig Mand vragedes som Fører for et Skoleskib.

»Viking« skal snart ud paa sin anden Rejse med en Ladning, der bliver indtaget og stuvet under kyndigt Tilsyn af praktiske Styrmand. Kaptajn Andersen, der sikkert, med den Uddannelse han har, er kompetent til at udregne Skibets Stabilitet samt under Ladningen vil lægge Mærke til dets Egenskaber ogsaa i Praksis med Hensyn til Stivhed etc., vil ikke lade det mangle paa Forsigtighed og Aarvaagenhed, som yderlig vil være ansporet af Bevægelsen i Søfartskredsene imod ham, og

han vil inden ret længe lære sit Skib at kende saa godt, at han vil kunne klare de Situationer, der vil vise sig, og som kræver Manøvreedygtighed og Kommando hos Føreren om Bord i ethvert Fartøj, det være Sejl- eller Dampskib.

Sagen er afgjort, og mange har kæmpet for at se en Koffardfører om Bord, men er bleven skuffet i Øjeblikket.

Fremtiden vil forventelig bringe den Mand, uddannet saavel i Handelsskib som i Skoleskibet, der om ikke alt for lang Tid vil findes kvalificeret, og jeg kan for mit Vedkommende kun udtale det Ønske, at Kaptajn Andersen maa have Held med sig i den Stilling, som han, til Trods for alle Angreb og nedsættende Udtalelser, dog holder fast ved og derved beviser, at han er sig sit Ansvar bevidst, har en stærk Viljekraft og en sikker Tillid til at føre en Sag igennem, som efter det skete er bleven en Æressag for hans Stand, for hvilken han gaar i Leding.

Jeg tror ikke, der er Anledning til at forurolige Forældre og Væger. Farer er der altid ved Søfarten, men at frakende en Mand omtrent al Kapacitet til at beklæde en Stilling, som dog hører til hans Fag, og at kyse ham med det Element, hvortil han fra Barnsben har været bundet, det forekommer mig ikke retfærdigt.

Kaptajn Andersen bør ikke drage bort med den Følelse, at alle hans Kolleger i Søfarten følger ham rede til at hovere, hvis nogle mindre Uheld skulde tilstøde Skibet, og han maa ikke have den Tanke, at der ikke findes Folk, som gerne ser, at hans Arbejde vil krones med Held, saaledes at den Ordning og det Grundlag, han nu skal lægge, maa kunne videreføres efter et sundt Princip af hans Afløser, som saa vil tilfredsstille Søfartsstanden baade hvad Uddannelse i Praksis og Teori angaar, thi Hovedsagen er jo dog, at Resultatet bliver godt, og at de unge Mennesker faar den Opdragelse, der skal lade dem blive en Pryd for vor Skibsfart.

V. T. Hein.

Maanedsbefragtningssspørgsmaal.

(Efter Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

Hvem skal betale Dokafgifter i Leveringshavnen?

Det er et meget hyppig forekommende Stridsspørgsmaal, hvem der skal betale Dokafgifter i Leveringshavnen. Det vil derfor have Interesse at omtale en Afgørelse ved Sessionsretten i Skotland angaaende en Sag vedrørende det norske Dampskib »Lina«, som var bortfragtet til Firmaet George V. Turnbull & Co. i Leith. Skibet blev leveret til Maanedsbefragterne i Leith, hvortil det ankom i Ballast, og derefter indtog Ladning for Maanedsbefragternes Regning. I Følge Dokreglementet skal Skibe, som ankommer i Dokken »only for safety, convenience, or repairs«, kun betale de halve Afgifter eller 2½ d. pr. Ton, medmindre de laster eller lossere Gods eller bliver mere end en Maaned i Dokken, i hvilket Tilfælde de skal betale fuld Takst altsaa 5 d. pr. Ton. Da »Lina« indtog Last i Leith, maatte der naturligvis betales fulde Dokafgifter, og Maanedsbefragterne debiterede Rederiet for de 5 d. pr. Ton, men Rederiet paastod, at det kun skulde betale halve Dokafgifter og baserede denne Paastand paa, at Skibet kom til Leith »only for convenience«. Sagen gik gennem tre Instanser. I første Instans vandt Maanedsbefragterne, men Sheriften omstødte denne Dom, der saa atter appelleredes til Sessionsretten, der kom til samme Resultat som Dommeren i første Instans. Det vil altsaa

sige, at Rederiet maatte betale fulde Dokafgifter. Mærkelig nok synes det ikke at være oplyst under Sagen, hvorvidt Skibet vilde have haft at betale den fulde Afgift eller kun den halve, hvis Maanedsbefragterne havde sendt det videre i Ballast. Dommens Resultat er grundet paa Betragtninger af væsentlig formel Natur, idet Sessionsretten gik ud fra, at Skibet ikke kunde anlages at være ankommet til Leith »only for convenience«, naar det gik dertil for at leveres til Maanedsbefragterne for dermed at opfylde en kontraktmæssig Forpligtelse. Det som i Virkeligheden burde have været afgjort, synes, som sagt, at være, om Skibet skulde have betalt den halve eller den hele Afgift, hvis det var sendt videre i Ballast, et Spørgsmaal som vedkommende Dokmyndigheder var nærmest til at udtale sig om, men der foreligger ikke under Sagen, i al Fald saa vidt man af Referaterne kan se, nogen Erklæring eller andet Dokument fra Havneforvaltningen om dette Spørgsmaal. Det er højst usandsynligt, at Skibe, der kommer ind i Ballast og straks derefter gaar ud i Ballast, skulde betale fulde Afgifter, medens Skibe, der anløber Havnen som Nødhavn eller for at udføre Reparationer og saaledes bliver opholdt i længere Tid, skulde slippe med at betale den halve Afgift, naar blot ikke Tiden overskrider en Maaned.

Karantæneophold under Maanedscerteparti.

I den samme Sag afgjordes et andet Spørgsmaal af principiel Interesse, men som dog synes at være saavidt klart, at man nærmest maa undres over, at det kunde indbringes for Retten. Det samme Skib var under det samme Maanedscerteparti bleven opholdt ved Karantæne et Par Dage i Gandia i Spanien, og Maanedsbefragterne havde fratrukket Maanedsfraagt for disse Dages Ophold, imod hvilket Rederiet protesterede. Maanedsbefragterne henholdt sig til den sædvanlige »Act of God« Klausul, hvori ogsaa forekommer Forbeholdet »restraints of princes and rulers«, idet de paastod, at Opholdet i Karantæne maatte opfattes som en saadan »restraint«, der i Følge denne Klausul var gensidig undtagen.

Angaaende dette Spørgsmaal hedder det i Dommen: I Følge § 12 i Certepartiet skal Betaling af Maanedsfraagten ophøre under visse Omstændigheder, af hvilke imidlertid ingen foreligger her. Da derfor denne Prg. ikke kan benyttes som Forsvar, saa har Indstævnte paaberaabt sig § 13 (den ovenfor nævnte »Act of God clause«). Jeg har ikke været i Stand til at finde nogen Dom, som kaster synderligt Lys over netop det Spørgsmaal, som her er rejst. Det forekommer mig imidlertid, at det, som tilsigtedes med at indføre Ordene »mutually excepted« i dette Maanedscerteparti, er, at ligesom Rederiet vilde kunne paaberaabe sig denne Klausul, om Skibet ikke blev leveret i Leith til den fastsatte Tid og i alle Henseender udrustet for Tjenesten, naar det var bleven opholdt eller beskadiget ved Søens Farer, saaledes vil den ogsaa kunne paaberaabes af Befragterne overfor Rederiet, naar Befragterne af lignende Grunde ikke opfylder deres Forpligtelser i Følge Kontrakten. Betaling af Maanedsfraagten er ikke den eneste Pligt, der paahviler Maanedsbefragterne; de har ogsaa den Pligt at levere Skibet tilbage ved Kontraktens Udløb i god Stand, almindelig Slid og Brug undtaget. Der er ikke Tvivl om, at hvis f. Eks. Befragterne havde været ude af Stand til at tilbagelevere Skibet til fastsat Tid, fordi det var blevet opholdt paa Grund af Is i en eller anden nordlig Havn, saa vilde Certepartiets Klausul 13 have kunnet paaberaabes af Befragterne.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. ⁸²/₁₉₀₈, afsagt d. 30. September 1908. A/S. Dampskibsselskabet »Turisten« mod Dansk-svensk Dampskibsselskab.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 30. Juli d. A. tilpligtedes de Indstævnte Dansk-Svensk Dampskibsselskab ved dets Bestyrelsesmedlemmer E. V. Olsen og Johs. Thomas at betale Citanterne Dampskibsselskabet Turisten 11,000 Kr. med Renter fra 10. Juli d. A. samt til under en daglig Mulkt at udstede til Citanterne Panteobligation for 7,000 Kr. med 1. Prioritet i Dampskibet »Prins Hamlet«, alt mod at den nævnte Damper stilledes til de Indstævntes Disposition. Da Dommens Eksekution imidlertid hindredes ved de Indstævntes Appel, begærede Citanterne d. 3. August d. A. hos Byfogden Arrest foretaget i det de Indstævnte tilhørende Dampskib »Frederiksværk«. Ved Forretningens Foretagelse d. 12. August protesterede de Indstævntes Sagfører mod dens Fremme, og efter en Procedure til Fogedprotokollen, nægtede Fogden Forretningens Fremme for Tiden under Henvisning til, at det af Citanternes Procedure for Fogden syntes at fremgaa, at »Prins Hamlet« ikke i Øjeblikket stilledes til Revisiti Disposition. Under Forretningens Continuation d. 21. s. M., hvor det Indstævnte Selskab ikke lod give Møde, afsagde Fogden imidlertid det begærede Arrestdekret for et Beløb af 11,253 Kr. 44 Øre, efter at Citanternes Sagfører havde fremlagt en Skrivelse af 18. s. M. fra Københavns Handelsbank, hvori denne som Panthaver i »Prins Hamlet« i Henhold til Skadesløsbrev af 3. Juni 1905 forpligtede sig til at frigøre Skibet for nævnte Pantebehæftelse paa Begæring af Citanterne, hvis Sagfører under Forretningen forpligtede sig til paa Rekvirentens Vegne at tilstille Handelsbanken den nævnte Begæring.

Ved Stævning af 22. August d. A. har nu Citanterne paastaet Arresten kendt lovlig gjort og forfulgt og de Indstævnte tilpligtet til at betale alle af Arrestforretningen og Forfølgningssagen flydende Omkostninger.

De Indstævnte, som oprindeligt paastod Sagen afvist, en Paastand, der forkastedes ved Rettens Kendelse, paastaar nu Arresten ophævet og sig tilkendt Sagens Omkostninger. De gør gældende, at »Prins Hamlet« ikke paa behørig Maade har været stillet til de Indstævntes Disposition, inden Arrestdekretet afsagdes, idet hverken Skibets Papirer har været til Stede, eller Skibet selv har været ubehæftet, men tværtimod i Arrestens Øjeblik og endnu er behæftet med en Pantegæld af indtil 25,000 Kr. i Henhold til det fornævnte Skadesløsbrev; hvilken Hæftelse Citanterne ikke selv har fjærnet og ej heller har sat de Indstævnte i Stand dertil.

Da Citanterne ikke kan være pligtige til at fjærne den Skibet paahvilende Pantebehæftelse, forinden de Indstævnte har fremsat lovligt Tilbud om Betalingen af det skyldige Beløb, og Citanterne maa antages baade i Stand til og villige til, naar saadant Tilbud fremkommer, at opfylde Dommen fra deres Side, vil den foretagne Arrest være at stadfæste, hvorhos de Indstævnte maa betale Citanterne Arrestforretningens Omkostninger med Kr. 75.32 og denne Sags Omkostninger med 75 Kr.

Dom i S. S. Nr. ⁹²/₁₉₀₈, afsagt d. 14. Oktober 1908. Grosserer Ferd. Andersen ktr. A. L. Nielsen.

Ved Købekontrakt af 7. August d. A. købte Indstævnte A. L. Nielsen af Citanten Grosserer Ferd. Andersen Dampskibet »Dronningmølle« af København, der maaler c. 34 Netto Reg.-Tons, for 13,500 Kr., som skulde betales her senest 7. September d. A. mod Udlevering af alle Skibets Papirer og lovformelig udstedt Skøde, saaledes at den Part, der misligholdt Kontrakten, skulde betale den anden 2000 Kr. som Konventionalbøde.

Ved Stævning af 21. September d. A. til nærværende Ret som vedtaget Værneting, har nu Citanten under Henvisning til, at Købesummen trods Paakrav ikke er bleven betalt, paastaet Indstævnte tilpligtet at betale de nævnte 2000 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. Indstævnte har givet Møde under Sagen og forklaret, at Grunden til at han ikke har betalt Købesummen, er den, at han ikke har set sig i Stand til at tilvejebringe denne. Der vil herefter være at give Dom efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger efter Omstændighederne findes at kunne bestemmes til 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. ¹⁰¹/₁₉₀₈, afsagt d. 14. Oktober 1908. Tiltalte H. G. P. D., der fra ¹⁹/₉ 1907 var udmønstret som Matros paa ubestemt Tid med S/S »Expres« af Aalborg rømte i Grimsby d. 23. December 1907.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. ¹⁰²/₁₉₀₈, afsagt d. 14. Oktober 1908. Tiltalte O. R. P., der fra ²²/₄ 1908 var udmønstret som Fyrbøder paa ubestemt Tid med S/S »Klampenborg« af København, rømte i Rotterdam d. 21. Juni d. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til en Straf af simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. ⁹⁵/₁₉₀₈, afsagt d. 7. Oktober 1908. Tiltalte H. P. J., der fra ³/₇ 1907 var udmønstret paa ubestemt Tid med S/S »C. F. Tietgen« som Fyrbøder, rømte i New York d. 17. Juli s. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. ⁹⁶/₁₉₀₈, afsagt d. 7. Oktober 1908. Tiltalte J. H. P., der fra ¹⁷/₇ 1907 var udmønstret paa ubestemt Tid med S/S »Therese« af København som Letmatros rømte i Granton i Skotland den 2. Januar d. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. ⁹¹/₁₉₀₈, afsagt d. 30. September 1908. Tiltalte H. C. B., der var udmønstret paa ubestemt Tid med S/S »C. F. Tietgen« som Fyrbøder, rømte i New York den 17. Marts d. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til 14. Dages simpelt Fængsel samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring fra sidste Uge, i hvert Fald ikke til det bedre, og der sluttes kun meget enkelte Fragter fra de forskellige Landsdele, idet der overalt er Mangel paa tilstrækkelige passende Ladninger. Eksport af Korn fra Danmark synes helt indstillet nærmest paa Grund af faldende Priser; tyske Østersøhavne har intet at byde paa. Syd- og Vestsverig samt Østnorge har kun ganske enkelte Laster til lave Rater. Bottenhavet og Finskebugten tilbyder ligeledes kun enkelte Ladninger til lave Rater, og der er ikke Udsigt til nogen Bedring. Paa Returfragter Vest fra er der ligeledes nogen Mangel for Sejlere paa 300 à 400 Tons, medens de mindre finder bedre Anvendelse, og Raterne er uforandret.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

153 R.-T. Is fra Drøbaks til Leith 6/3, 105 Stdr. D/B., Boards Sundsvall/Lorient 46 Frcs., 90 Stdr. Stav Raumo/Medway 32/6, 100 Stdr. Splitved Borgå/Gr. Yarmouth 32/, 260 Tons Oljekager Hull/Svendborg 7/9, 270 Tons Clay Charlestown/Flensborg 7/, 300 Tons Clay Charlestown/Harburg 6/, 200 Tons Kul Dysart/fransk Kanalhavn 7/6.

Med Hensyn til de mindre Skibe er der absolut ingen Forandring siden vor sidste Beretning; fra de nordtyske Havne er det vedblivende overordentlig flovt, og med Undtagelse af et Par Havrelaster (120/150 Tons) Stralsund/Kalmar 5 $\frac{1}{2}$ Mark er det næsten umuligt at fremskaffe Tilbud af en Kornlast med prompt Afledning; al Kornforretning ligger næsten helt stille grundet paa de for Tiden nedadgaende Priser. Pr. 1. November noteres allerede nu nogle Kornlaster, saaledes fra Greifswald, Stralsund og Barth; det er imidlertid alle gamle Ordre, som skal dækkes, saa bliver der ikke lidt mere Liv i Kornforretningen, vil der næppe blive saa overdrevent meget at gøre. Stettin og Lübeck lader til stadig at være ret faste og har vedblivende Laster i Markedet. Königsberg sluttede i sidste Uge 13 Mark.

Heller ikke fra Sverig er der noget rigtig Liv at spore, Karlshamn sluttede for Kantsten til Königsberg 4 $\frac{1}{4}$ Mark, Stettin 4 Mark og noterer for Gadesten til Hamburg 4 $\frac{1}{2}$ Mark, Stettin 3 $\frac{1}{2}$ Mark samt for Bloksten til Warnemünde og Stettin 4 $\frac{1}{2}$ Mark; derimod har Halmstad intet og Warberg kun lidt at byde paa bl. a. til Stettin, hvorimod Lysekil noterer til Rostock eller Wismar 4 Mark, Rendurg, Harburg 4 $\frac{1}{2}$ Mark.

ab Kjøbenhavn sulttedes flere Skibe for Hvede til Trelleborg, Åhus 9 $\frac{1}{2}$ Øre, Ystad 10 Øre, Odense 12 Øre, Aarhus 11 $\frac{1}{2}$ Øre.

ab danske Provinser sluttedes bl. a. Hvede Kallundborg/Svendborg 11 Øre, Byg Masnedund/Kjøbenhavn 11 Øre, ligesom der noteres vedblivende flere Hvedelaster til Sverig, saaledes til Kalmar 15 Øre.

Generalforsamlinger.

Dansk Forening for international Søret har afholdt ordinær Generalforsamling. Højesteretsadvokat O. Liebe dirigerede.

Formanden, Højesteretsadvokat Hindenburg aflagde Beretning. I September 1907 var der blevet afholdt et Møde i Venedig, hvori Taleren deltog paa Foreningens Vegne. Paa Modet opnaedes der Enighed om Redernes Ansvar og Søpanterrettigheder, og man vedtog at lade Diplomaterne arbejde videre paa Sagen og paavirke de forskellige Regjeringer. Selv om der ikke fremkom praktiske Resultater foreløbig, burde man paa ingen Maade overse den store Betydning, det havde, at Repræsentanter for næsten alle civiliserede Nationer kom sammen og drøftede de Lovgivningsforanstaltninger, man ansaa for nødvendige. En saadan sund og god Tanke burde paa ingen Maade opgives, selv om de praktiske Resultater ikke viste sig lige straks.

Den næste Konference vil finde Sted i 1909.

Efter at Regnskabet var godkendt, genvalgte Advokat Hindenburg og Højesteretsadvokat O. Liebe til Medlemmer af Bestyrelsen, ligesom Generalforsamlingen godkendte Valget af Grosserer Oscar Muns, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig.

Havarier og Forlis.

Peri, Barkskib af Stavauger, som forleden kom paa Grund paa Svinbådan, er nu af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse. Skibet er paa Rejse fra Vestindien til Riga med en Ladning Favntre.

Reindeer, Dpsk. af London, der d. 12. ds., som meddelt, kom paa Grund ved Kastrup, er af Svitzers bragt flot og har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet, Calais.

Rogaland, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 14. ds. paa Rejse fra Stettin til Manchester paa Grund paa Sydsiden af Amager. Svitzers assisterer.

Omsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, d. 18. ds. paa Rejsen fra Libau til Hull med Passagerer & Stykgods, kom paa Grund ved Darsørort, er ved egen Hjælp atter kommet flot og har, da det ved Undersøgelse viste sig, at Skibet var ubeskadiget, fortsat Rejsen gennem Kieler Kanalen til Bestemmelsesstedet, Hull.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktielselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19./10.). Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 17./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 10./10. — Algarve, Borries, ank. Åbo 18./10. — Anglo Dane, Wienecke, dokker i Helsingør. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Palermo 16./10. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 17./10. til Petersborg. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 18./10. til Kristiania. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 15./10. for Cette. — Aurora, Fischer, dokker her. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 18./10. til Petersborg. — Beira, Lunge, ank. Gelle 16./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 14./10. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Cadiz 18./10. hertil. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 16./10. for London. — Dagmar, Bøggvad, ank. hertil 16./10. — Donro, Ørsted, afg. Lissabon 18./10. for Oporto. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 18./10. — Florida, Andersen, ank. Helsingfors 18./10. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 17./10. til Königsberg. — Garonne, Kromaun, afg. Stettin 18./10. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 19./10. til Liban. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 10./10. til New York. — Hengest, Munch, ank. hertil 19./10. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 16./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Dartmouth 15./10. for Alicante. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 17./10. — Kasan, Söberg, pass. Brunsbüttel 18./10. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 2./10. til Antwerpen. — Kiev, Jørgensen pass. Brunsbüttel 18./10. for Bordeaux. — Kursk, Gommens, afg. Riga 18./10. til Antwerpen. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. Liban 15./10. — Loire, Craiguou, afg. herfra 10./10. til Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Bordeaux 15./10. hertil. — Louisiana, Gotthardt, ank. Boston 8./10. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Rodosto 16./10. til Smyrna. — Morsø, Oest-Jacobsen afg. Antwerpen 18./10. til Aarhus. — Moskov, Meldahl, ank. London 12./10. — Nicolai II, Clauson-Kaas, pass. Algier 18./10. for Tunis. — Nordjylland, Krøgh, ank. hertil 19./10. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Rouen 17./10. — Omsk, Kylesbech, ank. Hull 17./10. — Oscar II, Hempel, afg. New York 15./10. til Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Liban 15./10. — Pregel, Iversen, afg. Dunquerque 18./10. hertil. — Riberhus, Bonnlykke, ank. hertil 19./10. — Saga, Wiberg, ank. Riga 18./10. — Saxo, Larsen, ank. Königsberg 16./10. — Seine, Dampt, ank. Petersborg 14./10. — Texas, Lissner, ank. Baltimore 18./10. — Tiber, Beck, ank. hertil 15./10. — Tyr, Thaning, ank. hertil 19./10. — United States, Egense, ank. hertil 13./10. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Antwerpen 16./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Liverpool 2./10. til Miramichi. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Blyth 8./10. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Fleetwood 15./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Adrossan 9./10. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsoc, ank. Miramichi 13./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Nowcastle 17./10. — Pawel Androjoeff, Tannebek, ank. Swansea 6./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Emden 1./10. til Cape Tormontino. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kronstadt 14./10. — Johan Siom, Nielsen, afg. Reval 10./10. til Ghent. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwassor 5./10.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. West Hartlepool 17./10. — J. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 11./10. — Hamlet, Reese, afg. Hull 15./10. — Holge, Olson, afg. Wear 14./10. — Rolf, Olsen, ank. Aalborg 17./10. — Niels B. Finson, Matthiesen, ank. Kronstadt 7./10.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Burntisland 15./10. — Nordsoen, Gram, ank. Ystad 14./10. — Nexos, Basse, afg. Tapport 17./10. — Gerda, Iversen, afg. Sörnäs 14./10. til Bristol. — Ellen, Hansen, ank. Burntisland 16./10. — Fylla, Christensen, afg. Burntisland 15./10. til Masnedund. — Cito, Jepsen, ank. Nor-

maling 13./10. — Napoli, Brinch, ank. Sands 17./10. — Dagmar, Mathiasen, ank. Ipswich. 15./10. — Norma, Schiff, ank. Esbjerg 16./10. — Alfa, Lauritsen, afg. Vejle 15./10. til Trångsund. — Inger, Larsen, afg. Kjøbenhavn 16./10. til Königsberg. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Hartlepool 17./10. til Huelva. — Laura, Pedersen, afg. Königsberg 14./10. til Jacobstad.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 14./10. til Swinemünde. — London, Bom, afg. Riga 15./10. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 17./10. til Libau. — Bryssel, Kaas, ank. Grangemouth 17./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 14./10. — Wien, Boeck Hansen, afg. Wasa 16./10. til Newport. — Roma, v. Thnn, ank. Kiel 17./10.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Riga 15./10. til Pasages. — Alexy, Lorentzen, afg. Stettin 16./10. til Kemi. — Daguy, Sørensen, pass. Kanalen 15./10. p. r. t. Bruges. — Mary, Clausen, afg. Petersborg 17./10. til Lovisa.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Rouen 17./10. — Brattingsborg, Suenson, afg. Cardiff 18./10. til Livorna. — Flynderborg, Larsen, ank. Petersborg 17./10. — Fredensborg, Fischer, ank. Sunderland 15./10. — Frederiksborg, Albertsen ank. Sunderland 17./10. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Livorno 17./10. — Kronborg, Jensen, ank. Genua 7./10. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 17./10. — Skanderborg, Jensen, ank. Cette 14./10. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 7./10. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Huelva 11./10. — Søborg, Hansen, afg. Kristinestad 14./10. til West Hartlepool. — Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 13./10.

Dampskibsselskabet af 1898. Guldborg, Ørbeck, ank. Rotterdam 10./10. — Klampenborg, Thygesen, ank. Antwerpen 10./10. — Marselisborg, Andersen, afg. Sfax 9./10. til Stettin. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Genua 16./10. til Pomeran. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 13./10. — Tuborg, Smith, ank. Genua 14./10. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Danzig 16./10. — Vordingborg, Petersen, afg. Windau 12./10. til Rotterdam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Stettin 9./10. — Dansborg, Kühl, afg. Stettin 17./10. til Petersborg. — Jægersborg, Larsen, ank. Petersborg 10./10. — Kallundborg, Nielsen, ank. West Hartlepool 15./10. — Taaruborg, Matzen, ank. Ghent 10./10.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Grangemouth 12./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. West Hartlepool 16./10. til Kjøbenhavn.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Petersborg 16./10.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Tyne 10./10. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Lübeck 16./10.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Rotterdam 15./10. til Methil.

Rossia. Generalkonsul Elisejeff, Kofoed, afg. Petersborg 13./10. til West Hartlepool.

Det æstasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Quessant Creach 16./10. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Antwerpen 15./10. til Port Said. — Sibirien, Madsen, afg. Singapore 14./10. til Bangkok. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shimonoeseki 14./10. til Hongkong. — Anamba, Rambusch, afg. Sabang 5./10. til Port Said. — Cathay, Thomsen, afg. Colombo 11./10. til Port Said. — Buntang, Gabe, afg. Kjøbenhavn 15./10. til Petersborg. — Cambodia, Knudsen, ank. Uleåborg 14./10. — Indien, Berg, afg. Funchal 1./10. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, ank. Rotterdam 16./10. — St. Thomas, Hansen, afg. Trinidad 16./10. til Demerara. — St. Jan, Ingemann, afg. Havre 16./10. til London.

Æra. Erindringen, Nielsen, ank. Seaham 15./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 12./10. — Helene, Sørensen, ank. Riga 13./10. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Rotterdam 14./10. — Agnete, Petersen, afg. Vejle 16./10. — Hermia, Hansen, ank. Karrebæksmunde 17./10. — Alice, Schultz, afg. Boness 16./10.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brauth, ank. Santos 2./10. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Methil 17./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Archangel 1./10. — Urania, Clausen, ank. London 17./10. — Svend, Schmidt, afg. Boness 10./10. — Nordland, Petersen, ank. Korsør 17./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 14./10. — England, Andersen, afg. Gibraltar 9./10. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 15./10. — Rusland, Madsen, ank. Grao 17./10. — Dronning Olga, C. Petersen, ank. Marseilles 17./10. — Annette Furness, Larsen, afg. Archangel 7./10. — Lady Furness, C. Clausen, ank. Altona 11./10. — Europa, Hansen, ank. Munkedal 12./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Grangemouth 13./10. — Frankrig, Friis, afg. Riga 17./10. — Belgien, Nielsen, ank. Carthagena 17./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen afg. Oxelosund 12./10. til Newport. — Edison, Sørensen, ank. Lübeck 13./10. — Fulton, Jørgensen, ank. Genua 10./10. — Newton, Andersen, ank. Almeria 16./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. Riga 14./10. til Ghent. — Vera, Thing, ank. Howdon Dock 16./10. — Freja, Nielsen, ank. Rønne 17./10. — Hertha, Rasmussen, afg. Stockholm 17./10. til Neustadt.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Riga 19./10. bestm. til Dordrecht. — Rifaxe, Faber, afg. Riga 15./10. til Grangemouth. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Lovisa 15./10. til Grimsby.

Heimdal. Anine Leth, afg. Hernosand 15./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Dieppe 17./10. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 14./10. — Elna, Rathje, ank. Hernosand 12./10. — Therese, Pedersen, afg. Ghent 17./10. — Simone, Møller, afg. Hernosand 16./10. — Jeanne, Løffler, ank. Kronstadt 13./10. — Vera, Rise, ank. Båtskærnes 13./10. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 17./10.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Stettin 17./10. — N. T. Høffding, van Deurs, afg. Vasa 16./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Kjøbenhavn 17./10. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Svendborg 16./10. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Brntisland 15./10. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Stockholm 17./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Boness 17./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Brntisland 16./10. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Ghent 18./10. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Svendborg 18./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 18./10. for nordg.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Dieppe 18./10. til Santander. — Karen, Eriksen, afg. Riga 18./10. til Bordeaux.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hanson, ank. Dunkerque 16./10. — Russia, Poulsen, ank. Brntisland 16./10. — Carl Heckshor, Starck, ank. Libau 14./10. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 17./10. — Normannia, Eriksen, ank. Kronstadt 15./10. — Euxinia, Lund, afg. Kjøbenhavn 10./10. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 3./10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Filadelfia 14./10. — Patria, Nielsen, ank. Newport Mon 2./10. — Gratia, Sørensen, ank. Tyne Dock 17./10. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 17./10.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 15./10. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 13./10. — Caledonia, Storm Hansen, ank. London 15./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 10./10. — Kolonia, Rasmussen, afg. Archangel 5./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Memel 18./10. — Granaria, Jørgensen, afg. Agna Amargo 7./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Swinemünde 17./10. — Estonia, Winckler, ank. Riga 6./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 12./10. — Selandia, Troensegaard, afg. Königsberg 16./10. — Secalia, Jensen, ank. Brntisland 15./10. — Frumentia, Andersen, afg. West Hartlepool 12./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Kjøbenhavn 15./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 18./10.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, afg. Esbjerg 16./10. til Kristiansand. — Ella, Olsen, ank. Aalborg 17./10. — Yrsa, Pedersen, afg. Labrador 22./9. til Genua.

Fans-Nordby. Copley, Pedersen, afg. Falmouth 12./10. til Hamburg. — Prins Valdemar, Hansen, afg. Falmouth 13./10. til Ostende.

Fans-Senderho. Martha, Fischer, afg. Havre 12./10. til Cadix.

Æra. Johanne, Østermann, ank. Gibraltar 15./10. — Laura, Jensen, ank. Gibraltar 15./10. — Spica, Boye, ank. Göteborg 15./10. — Alfa, Madsen, afg. Göteborg 14./10. til Rufisque. — Hertha, Krull, ank. Jersey 14./10. — Eos, Christensen, ank. Leith 16./10. — Heimdal, Eriksen, ank. Assens 16./10. — Ingolf, Nyman, ank. Assens 16./10. — Lauritz, Folmer, ank. Farsund 16./10. — Hans, Knudsen, ank. Cadix 16./10. — Alma Marie, ank. Oscarshavn 15./10. — Laura, Jensen, afg. Gibraltar 15./10. til Neapel. — Solon, Rasmussen, ank. Göteborg 15./10. — J. Koefoed, Andersen, ank. Gurnsey 16./10. — Svalen, Rosenbeck, ank. Gibraltar 16./10. f. o. — Fred, Jørgensen, ank. Villagarcia 16./10. — Nauta, Stærke, ank. Messina 16./10. — Ophelia, Clausen, ank. Lissabon 17./10. f. o. — Hamlet, Rasmussen, ank. Falmouth 16./10. f. o. — Norma, Christensen, ank. Boness 17./10. — Anue, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 16./10. til Bogense. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Aalborg 17./10. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Granton 17./10. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 17./10. — Emilio, Hanson, ank. Kjøbenhavn 17./10. — Merkur, Friis, ank. Kirkcaldy 17./10. — Juliane, Christensen, ank. Sebubal 16./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 20. Oktober 1908. — Skoleskibet »Viking«. — Maanedsbefragtningspørgsmaal. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — 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.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 36. Telefon 4706.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laurson, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1888.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: HOPPE.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

AXEL LUND

anbetaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 2816a
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsprovianterling.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekviperling
Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Mækinværksted
Gasværksbassen.
Fabrik for selvsmerende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsprovianterling & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. 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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 67.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik
Alle Arter af
Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæisfert.
C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Heasyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith. Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: •CHANNEL, Cardiff•, — •CHANNEL, Barry•, — •CHANNEL, Newport•, — •CHANNEL, Sharpness•.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Sømandshøjskolen, Svenborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned. Nærmere Oplysninger faaas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

Skibsfører.

En ung energisk Skibsfører søger Forbindelse med et Rederi om Bygning af et nutidsvarende Sejlskib med Motor. Kapital kan indskydes. Vedkommende er godt lokalt kendt paa Island. Billet, nrk.: „382“, modt. Bladets Kontor.



LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler** og **Økkreditiver** paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — **Telegrafiske Ud-betalinger** besørges.

W. Coops Skibshandel

Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Gaver til Sømandslesionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

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.

OLSKIND

kemisk præpareret Olietøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere.

Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 23. Oktober 1908.

Søretsdomme. Ved Frederikshavn Købstads Søretsdom af 14. Oktober er der tilkendt Dampskibet »Julius Holmblad«, Kaptajn Olsen, Kjøbenhavn, tilhørende Det danske Kulkompagni, en Bjergeløn af 8,000 Kr. og 400 Kr. i Sagsomkostninger for at have bjerget og indbragt til Frederikshavn Barksbibet »Auhild« af Bergqvara, som paa Rejse fra Burntisland til Kalmar med Kul Natten mellem 14. og 15. December 1907 blev antruffen 28 Sm. VNV. for Hanstholm med afbrækket Ror.

Den 29. December 1907 fandt et Sammenstød Sted i Nordsøen mellem Dampskibet »Ivar« Rederiet L. H. Carl, Kjøbenhavn, og Briggen »Clara« af Svendborg. Sidstnævnte Skib tog saa stor Skade, at det blev kondemneret. Dampskibet indbragte efter Sammenstødet »Clara« til Frederikshavn. Firmaet L. H. Carl for Dampskibet »Ivar« lod straks foretage Arrest i »Clara« for Bjergeløn 5,000 Kr. og har ved Frederikshavn Købstads Sørst paastaet sig denne Bjergeløn tilligemed Omkostningerne ved Arrestforretningen tilkendt. Den bestyrende Reder for Briggen »Clara«, R. L. Hansen, Thuro, har under en Kontrasag paastaet Rederen for »Ivar« dømt til at betale 20,558 Kr. 48 Øre i Erstatning for det ved Paasejlingen af Briggen paaførte Tab, og Firmaet P. J. Kall har paa Ladningsassurandørernes Vegne ligeledes under en Kontrasag paastaet »Ivar« tilpligtet at betale 8,918 Kr. 40 Øre for det »Clara«s Ladning paaførte Tab. Ved Frederikshavn Købstads Søretsdom af 14. Oktober er »Ivar« der bærer Skylden for Sammenstødet, tilpligtet at betale Rederen for »Clara« 19,558 Kr. 48 Øre og Ladningsassurandørerne 7,918 Kr. 40 Øre, medens Rederen for »Clara« og Ladningsassurandørerne er tilpligtet at betale »Ivar« for Bugsering efter Sammenstødet 3,000 Kr. og Arrestens Omkostninger 121 Kr. 73 Øre i Forhold til de dem tilkendte Erstatninger.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, d. 21. Oktober. (Ritz. Bur.). Der tilkendtes i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 5,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Moltke« af Memel, som d. 12. Juli d. A. var kommen i Brand i Nærheden af Middelgrunden.

Dampskibsselskabet Turisten af Kjøbenhavn dømtes i Dag til at betale Foreningen »Hesteskoen« en Erstatning paa 100 Kr., fordi Turisten, der havde udlejet et af sine Skibe til en Lysttur for Foreningens Medlemmer i Juli Maaned d. A., tillige havde medtaget andre Passagerer.

Dampskibsforbindelse Sverig — Rusland. Stockholm, 20. Oktober. (R. B.) Trafikaktieselskabet Stockholm — Nywäs har meddelt Regeringen, at Selskabet uden Hensyn til, om det faar Statstilskud eller ikke, agter senest 1. December i Aar at aabne en regelmæssig Dampskibstrafik paa Rusland med Nywäs som Udgangspunkt. Riga vil blive anløbet fra 15. April til 15. Januar og Windau den øvrige Tid af Aaret.

Stockholm, 21. Oktober. Regeringen har vedtaget at tildele Stockholms-Rederiaktieselskabet Svea en aarlig Subvention i 5 Aar, med 60,000 Kr. i det første og andet Aar, 55,000 Kr. i det tredje og 50,000 Kr. i det fjerde og femte Aar for Opretholdelsen af regulær Dampskibsforbindelse mellem Sverig og Rusland, efter at der er truffet Overenskomst mellem de svenske og russiske Jernbaner angaaende Godstrafik over Selskabets Linier med Forpligtelse for Selskabet til ved passende Dampskibsforbindelse under Subventionstiden at opretholde regelmæssig Trafik hele Aaret mellem Stockholm og henholdsvis Riga eller

Windau, saa der finder Afgang Sted fra hver Side én Gang om Ugen, under de nærmere Forhold og Bestemmelser, der i Overenskomst mellem Regeringen paa den ene Side og Selskabet paa den anden vil blive fastsat.

Vi har fra en Sejlskibsfører modtaget følgende:

Advarsel mod at slutte Fragt til Korsør. Ved Befragtning til Korsør bør Skibsførere helst i Certepartiet betinge sig at losse udenfor Broen, da derved al »trouble« og Ubehagelighed undgaas.

Ovenfor Broen losses en Mængde Korn ved en derværende Elevator, som drives ved Motor og af den Grund ved Lejlighed gør Strejke og idet hele arbejder meget langsomt. Der losses ogsaa en Del Træ ovenfor Broen.

Aarsagen hvorfor nærværende Advarsel fremkommer, er hovedsagelig de yderst slette Forhold i Broens Nærhed.

Ovenfor Broen findes en eneste Bøje og nedenfor Broen slet ingen, saa at det næsten er umuligt for Skibe at passere Broen under urolige Vejrforhold, da der jo ikke er ret mange Skibe, som er forsynet saa godt med Tovværk, at der paa en Gang kan føres indtil fire fulde Trosselængder ud for at komme igennem Broen. Igennem Broen løber der en meget haard Strøm, hvad der følgelig gør Passagen mere vanskelig.

En Lods til Hjælp kan heller ikke faas, formodentlig af den Aarsag at Lodserne er saa godt lønnet, at de ikke behøver at paatage sig det Besvær.

Maatte disse Linier bidrage til, at et Par Fortøjningsbøjer blev anbragt passende paa begge Sider af Broen, da er Hensigten naaet.

En Skibsfører.

Ødelæggelse af drivende Vrag. Paa en Forespørgsel i det britiske Underhus om, hvorvidt Regeringen agtede at udruste noget Skib med dette særlige Formaal for Øje, har Præsidenten for Board of Trade forleden svaret benægtende. Spørgsmaalet blev i 1894 indgaaende undersøgt af en dertil nedsat Kommission, der imidlertid var kommet til det Resultat, at den Kollisionsfare, som saadanne Vrag frembød, kun var ringe. Chancen for at finde Vragene var endnu mindre, selve Tilinteltgørelsen af disse var i mange Tilfælde forbunden med store Vanskeligheder og Farer, og de Omkostninger, som et saadant Foretagende vilde kræve, kunde ikke siges at staa i noget som helst rimeligt Forhold til de Fordele, Skibsfarten ad denne Vej kunde vente at naa. Af disse Grunde mente Præsidenten ikke at kunne foreslaa Udrustning af en Vrag-Ødelægger.

Om Bord paa »Constance«, Skole-skibet for Skibskokke, afholdtes Tirsdag Aften Eksamen for tre Elever, der havde gennemgaaet et helt Aars Kursus.

Den mundtlige Eksamination foretoges af Skolens Tilsynsførende, Hr. Restauratør Hassing, og Dr. Witttrup i Overværelse af en lille Kreds af særlig Indbudte. De forskellige praktiske Prøver var allerede forinden bragt til Afslutning, og Resultaterne heraf var fremstillet til Bedømmelse. Det opgivne »Pensum« strakte sig over mange højt forskelligartede Omraader, og de tre Kandidater svarede gennemgaaende kvikt paa de Spørgsmaal, der rettedes til dem.

Restauratør Hassing og Skolens Lærere har i høj Grad Ære af de Resultater, som den her afsluttede Prøve har vist at være opnaaelige, og man tør ubetinget gratulere det Skib og den Besætning, der faar en saa veluddannet Kok om Bord, som en af dem Skoleskibet her har formaaet at frembringe.

Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget nedenstaaende ny Kort:

Kort Nr. 223. Lille-Bælt nordlige Del. Maalestok 1:50,000. Misvisningen er aflagt for Aar 1915, og Dybder og Højder er angivet i Meter.

Kort Nr. 224. Færøerne, Havne- og Ankerpladser. Landet er opmaalt af Generalstaben 1895—1899, Søopmaalingen udført 1899—1903. Misvisningen er for Aaret 1915, og Dybder og Højder er angivet i Meter. Kortet omfatter følgende Havne- og Ankerpladser: Strømø, Thorshavn Red; 1:5000. Strømø, Vestmanhavn; 1:2,000. Vaagø, Sørvaag-Fjord; 1:20,000. Østerø, Fuglefjord; 1:10,000. Bordø, Klaks Red; 1:20,000. Bordø-Viderø, Kvannesund; 1:10,000. Østerø, Funding-Fjord; 1:40,000. Syderø, Vaag-Fjord; 1:20,000. Syderø, Trangisvaag; 1:20,000.

Højesteretsdom.

Ved Højesteret procederedes d. 14. ds. en Sag angaaende Erstatningskrav paa 1,803 Kr. 12 Øre som Fisker Chr. E. Rasmussen af Grenaa havde rejst mod Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug. Under et Uvejr i November Maaned 1904 blev Rasmussens Fiskerkvase »Magda« ødelagt udfor Stavshoved. Ved Sø- og Handelsrettens Dom*) af 19. September 1906 er imidlertid Selskabet bleven frifunden for Erstatning, da Kvasens Besætning var gaaet fra Borde under aaben Kyst — navnlig under Hensyn til Statuternes § 34, hvori det hedder:

»Skade eller Forlis, der rammer et Fartøj, naar det henligger uden Mandskab om Bord, erstattes ikke, medmindre Fartøjet i Skadens Øjeblik laa enten vel fortojet i sikker Havn eller ophalet paa Strand under Iagttagelse af de paa Stedet brugelige Forsigtighedsregler.«

Sagens Omkostninger for Sø- og Handelsretten ophevedes.

For Højesteret mødte Advokat Nellemann for Fiskeren og gjorde gældende, at Besætningen kun havde forladt Kvasen for at foretage nødvendigt Arbejde i kort Afstand fra den, og Vejrforholdene havde gjort det umuligt for dem at naa tilbage.

Kammeradvokat Winther begærede paa Selskabets Vegne Sø- og Handelsrettens Dom stadfæstet.

Ved Højesterets Dom af 15. ds. stadfæstedes Sø- og Handelsrettens Dom, og det paalagdes Appellanten at betale den nævnte Forsikringsforening Sagens Omkostninger med 200 Kr.

Strejkeklausulen i Baltcon Certepartiet.

Nedenstaaende gengiver vi den engelske Tekst til den paa The Baltic and White Sea Conference's Møde i Stockholm vedtagne Strejkeklausul:

Rule 1.

If a general strike exists, affecting loading port before steamer's arrival, owners may give notice calling on charterers to cancel charter. Such cancelment to be declared by charterers before steamer leaves her last discharging port, or (where voyage to loading port normally exceeds 72 hours) then not less than 72 hours before expected time (as named by owners) of steamer's arrival at loading port. Should charterers not cancel on owner's notice, they shall pay half demurrage for all time lost after arrival off loading port

*) Se Dansk Søfartstidende Nr. 42 af 18. Oktober 1906.

and notice thereof given, through strike up to six days, and afterwards full demurrage, credit being given for any time saved in loading, and charterers having further option during strike to cancel charter on giving not less than 24 hours' notice and paying all demurrage due, with a minimum of two days at said half rate, unless owners elect to perform charter and charge no further strike demurrage.

Rule 2.

If a strike exists at loading port on steamer's arrival off port (and owners have not given notice under Rule 1), or commences thereafter, the first 48 hours thereby lost after such arrival and notice given or after the commencement of strike, if commencing after arrival, shall not count for lay time or demurrage, but thereafter charterers shall pay one-half demurrage for all further time lost through strike (whether steamer has reached place of readiness or not) up to six days, and afterwards full demurrage; but if more than 48 hours be saved in loading, credit shall be given for such excess over 48 hours, and charterers shall have option to cancel charter on giving not less than 24 hours' notice expiring at any time during strike not earlier than the termination of said 48 hours and paying all demurrage due to date, unless owners elect to perform charter and charge no further strike demurrage.

Rule 3.

Should any cargo have been shipped before cancelment under Rule 1 or 2, owners shall have option to deliver the same at destination on charter conditions (freight pro rata on lump sum charter) with liberty to complete at loading port or elsewhere for the same destination or any other port or to take same over at the f. o. b. market price of seven days before commencement of strike.

Rule 4.

If a strike exists at discharging port on or after steamer's arrival off port, and is not settled within 48 hours, owners have option to take over the cargo at the merchant's cost price, but not for delivery at same port.

Rule 5.

Notices and declarations to be by telegram or writing and to count from delivery in business hours, viz, between 9 a. m. and 5 p. m. Monday to Friday both inclusive, and 9 a. m. to 2 p. m. Saturday, but telegraphic declaration despatched within 24 hours of receipt of notice to be valid. Saturdays from 2 p. m., Sundays and legal holidays to be excluded from the 48 hours in Rules 2 and 4, and from all periods of »24 hours« for notices and declarations.

Rule 6.

Definitions, &c. — For the purposes of these rules only:— »Strike« means any strike, lock-out, dispute with workmen, riot, civil commotion, military restraint or other like cause beyond charterers' or receivers' control which prevents or delays the steamer reaching her place of readiness or of loading or discharge, or the working, loading, shipping or discharging of the cargo.

»General strike« means a »strike« as above defined but affecting the district or port and not confined to the particular colliery or collieries for which the steamer is stemmed or intended to be stemmed, or the loading or shipping therefrom.

A strike confined to the seamen and/or the trimmers and/or stovedores employed or to be employed by the owners, shall not entitle owners to the benefit of these rules.

»Last port of discharge« means any port or place from which steamer is intended to proceed to her loading port, whether she discharges there or not.

Where the amount payable for demurrage on cancelment is in dispute it shall be sufficient for the charterers or receivers to pay the admitted amount, and to deposit the disputed balance of the claim in bank in joint names to abide decision of amount payable.

Under charter for voyages cancelment applies per voyage. Cumulative hours shall not accrue in respect of any time lost through strike.

Skoleskibet „Viking“.

Vi har yderligere modtaget følgende Indlæg:

I Anledning af den Omtale jeg har faaet i Hr. Styrmand A. Jensens Artikel i Bladets Nr. 64 anmoder jeg Redaktionen om at ville optage følgende:

Hr. Styrmand A. Jensen har i sin Artikel her i Bladet omtalt mig særdeles lidet smigrende — det gør saamænd ikke det mindste.

Da Styrmanden imidlertid farer med løs Tale paa

Omraader, hvor han tror at kunne bjerge sig uden Modsigelse, skal jeg bemærke følgende:

Der har aldrig nogen Sinde været anvendt Lægdsrullefolk paa Mærseraen, og overhovedet blev Lægdsrullefolkene ikke sendt til Vejrs, naar det var stormende Kuling; de blev under almindelige Omstændigheder anvendt paa Underræerne. Historien om Bjergningen af Forremærsejll ved Hjælp af 6 Søfolk og 6 Lægdsrullefolk er altsaa ikke korrekt; endvidere er det ganske udelukket, at jeg skulde have kommanderet denne Manøvre, naar samtidig Skibets Næstkommanderende og Kadet Münter var paa Broen; naar et Skibs Næstkommanderende overhovedet blander sig i Vagten, saa overtager han hermed ogsaa Ansvaret for Manøvre. — Kadet Münter var en Aargang ældre end jeg — et yderligere Bevis paa, at jeg ikke har kunnet kommandere omtalte Manøvre — det er nemlig Skik, i Orlogsmarinen, at paa en Vagt kommanderer den ældste Befalingsmand.

Naar Styrmanden fortæller, at han har set mig endog flere Gange begynde en Stagvending med at hale op af luv Klyverskøde og med at fire Mesanbommen af — saa maa han undskyldte mig — det tror jeg ikke; mon hans, af ham selv paaberaabte, ærlige Sømandshjærte ikke skulde have været mindre ærligt, da de Ord flød ham i Pennen.

Jeg anførte i min sidste Artikel i »Vort Land«, at det var 20 Aar siden, jeg kom til Søs, hvilket havde det udelukkende Formaal at give Hr. Skibsreder Nissen et Begreb om min Alder, om hvilken han synes at nære fejlagtige Anskuelser; hvor meget eller hvor lidt jeg har sejlet til Søs, vedkommer ikke denne Opgivelse.

Naar Hr. Styrmand A. Jensen til sidst optræder som Skolemester — og vil fortælle Publikum om, til hvilken Slags Mennesker jeg hører — om, hvad jeg tænker og tror o. s. v., er det jo morsomt at bemærke, at vi sidst saas i Juli 1895, altsaa for godt 13 Aar siden. Styrmanden siger i de sidste rosende Ord om sig selv: »Jeg tør sige, at jeg har brugt min Tid fuldt ud for at sætte mig ind i saavel Teori som Praksis vedrørende Koffardifarten«. Der synes dog at være blevet levnet ham Tid til — endog paa Afstand — at gøre Menneskestudier.

Jeg agter ikke paa nogen Maade at skændes i Pressen — eller andet Steds — om mine egne personlige Kvalifikationer, være sig qua Sømand eller qua Menneske; men den Stand, jeg tilhører, skal ikke besudles af en hvilken som helst uansvarlig Skribent, som ved at paaberaabe sig sit »ærlige Sømandshjærte« og iøvrigt ved ganske uvederhæftige Krøniker, søger at stille sig selv paa Piedestalen.

Hvis Styrmanden vilde holde sig til Sagen og lade Personerne udenfor, saa var han ganske anderledes berettiget til at blive taget ad notam.

For at ingen Misforstaaelse skal være mulig, skal jeg slutte med at bemærke: »Jeg sætter den danske Sømandsstand særdeles højt — har i mine Artikler ikke sagt et eneste nedsættende Ord om den — vil heller ikke gøre det, og ønsker kun at Koffardistanden vilde indtage samme Standpunkt over for Søofficersstanden — lade Personerne være, hvad de er — og saa tale om Sagerne med lidt mindre Lidenskab — saa blev vi nok enige til Slut«. Hermed skal »Viking« Affæren stedes til Hvile — fra min Side.

C. A. Broberg,
Premierløjtnant i Søofficerskorpset.

Eftersom Bestyrelsen for Handelsskoleskibet »Viking« ved den nu trufne Afgørelse om Førerposten har ment at kunne paatage sig Ansvaret for ganske at overhøre de advarende Røster, der har lydt fra den danske Sømandsstand saavel i Fag- som i Dagspressen, skal jeg undertegnede blot tillade mig at fremkomme med nogle faa Bemærkninger.

Det forekommer mig at være en næsten fornærmelig Undervurdering af Marineofficerernes almindelige Sømandsdygtighed, naar den ærede Bestyrelse efter først saa bestemt at have holdt paa Ansættelsen af en Søofficer som Fører, da lige saa kraftig har kæmpet for Besættelsen af Posten som 1ste Styrmand med en Navigator fra Handelsmarinen, idet det jo i allerhøjeste Grad faar Udseende af, at nævnte 1ste Styrmand reelt — kun ikke formelt — skal være Skibets Fører; og at det har været Bestyrelsen meget om at gøre at faa just denne Ordning, synes at fremgaa af Bestyrelsens rent ud smagløse Optræden overfor Skibets tidligere Styrmand under Forsøget paa at faa ham til at blive om Bord, idet man jo da erklærede, at vilde han eller nogen dansk Styrmand ikke gaa med paa den forestaaende Rejse, vilde man ikke vige tilbage for at gribe til den Udvej at sende en svensk Styrmand om Bord. I Sandhed en smuk Tanke! Hvor er saa Kærligheden til det nationale Foretagende? Hvor er den stærkt udbasunerede Interesse for den danske Navigatorstand.

De Herrer i Bestyrelsen har over for Offentligheden gjort gældende, at skønt de intet hellere havde set end en Mand fra Handelsmarinen som Fører i »Viking«, kunde dette dog ikke lade sig gøre, da der i Øjeblikket ikke fandtes nogen Skibsfører eller Styrmand, som kunde overtage Førerstillingen, og som samtidig besad Evne til Opretholdelse af Disciplinen og Gennemførelse af Organiseringen.

Hvad nu den disciplinære Side angaar, maa jeg hævde, at det er almindelig anerkendt, at saa langt som danske Skibe sejler — og det er jo hele Verden over — findes der ingen Nation, der kan opvise en mere mønsterværdig Orden og Disciplin end den, der findes i den danske Handelsflaade.

Skulde det da være umuligt iblandt en saadan Nations Navigatorer at finde en Mand, der besad Evne til at opretholde Disciplinen i et Skoleskib? Jeg tror det ikke. Og hvad Organisationsspørgsmaalet angaar: Hvad er det saa for en Organisation, der er Tale om? Det forekommer mig at være noget sværende.

Det forekommer mig endvidere, at den ærede Bestyrelse bevæger sig i en mærkelig Inkonsekvens, naar den paa den ene Side anser det for uomtvistelig nødvendigt at ansætte en Marineofficer som Fører, medens den paa den anden Side anser det for lige saa tvungende at faa en Navigator fra Handelsmarinen som 1ste Styrmand, thi i alle Rederier er det fuldt ud anerkendt, at Føreren og 1ste Styrmand for saa vidt er to sideordnede Skikkelser, som sidstnævnte i Tilfælde af Førerens Dødsfald, Sygdom eller lignende anses for i alle Henseender kvalificeret til at føre Skibet, indtil nærmere Bestemmelse er truffet fra Rederiets Side.

Men hvorledes skal 1ste Styrmand i »Viking« forholde sig i nævnte Tilfælde? Han er jo efter Bestyrelsens Mening ikke i Stand til at opretholde Disciplinen og befæste Organisationen. Skal han derfor forsøge at gaa ind til den nærmeste Havn og der afvendte en Søofficers Ankomst? Eller skal han hejse Nødflag? Ja for Bestyrelsen maa vel have tænkt sig, at der kunde hænde Føreren noget menneskeligt?

Nej, skærer vi gennem Bavlet og Udenomssnakken, kommer vi Sandheden nærmest ved at sige: Bestyrelsen har ønsket Førerposten besat med en Søofficer, og derfor har man opfundet Fablen om, at der i den danske Handelsmarine ikke skulde findes et kvalificeret Føreremne, men paa den anden Side har man indset, at en Marineofficer savnede fuld Kvalifikation til at føre et Sejlskib — specielt af »Vikings« Dimensioner — og derfor har man lige saa bestemt maattet hævde Nødvendigheden af at faa en praktisk Navigator som 1ste Styrmand. Her har vi sikkert Sandheden uden Omsvøb og Iklædning. Og dermed turde det ogsaa være fastslaaet, at Bestyrelsen paa én Gang har vist sig stejl og utilnærmelig og dog inkonsekvent og manglende Mod

til helt og fuldt at paatage sig Ansvaret for den Handling som erfarne og kyndige Sømænd baade maatte fraaade og fordømme.

J. P. Jørgensen,
Skibsfører.

Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 har anmodet os om at oplage nedenstaaende Indlæg fra »Viking«s tidligere Fører:

Endskønt der næsten har været skrevet nok om dette Skib, synes der dog paa nogle Punkter at herske lidt Uklarhed, hvorfor Undertegnede tillader sig at oplyse følgende:

Den Splid, som paa Rejsen herskede mellem Officererne, var en uundgaaelig Fortsættelse af den fra Begyndelsen staaende Strid indenfor den aktive Bestyrelse, og den vil efter min Mening vedblive, saa længe »Viking« ledes af baade Krigs- og Handelsmænd, ligesom Disciplinen og dermed Eleverne vedblivende maa lide derunder. Alle der kender lidt til dette, véd da ogsaa, at de disciplinære Forhold om Bord ikke var Grunden til min Afsked, idet man jo ikke godt kan afskedige en Mand, fordi han har lidt under Følgerne af ens egne Fejltagelser; derimod synes en Del ikke at vide, at den sande Grund dertil var, at jeg allerede fra Callao protesterede imod de fire Forretningsudvalgsmedlemmers strænge Instruksers angaaende Skibets Bestyrelse.

Jeg tænkte nok, at dette maaske vilde bevirke min Afsked; men da jeg ansaa og endnu anser det for farligt at stuve Ladningen som befalet, vil i det mindste Elevernes Forældre tilgive, at jeg ikke handlede efter Ordre. Paa Rejsen var jeg ofte glad for at have fulgt min Erfaring, og det er min faste Overbevisning, at det magelige Skib paa Grund af den af mig anvendte Restyrelse har tilbagelagt Rejsen fra Amerika uden noget Uheld hverken paa Skib eller Besætning.

Fanø, d. 18. Oktober 1908.

N. Clausen,
tidligere Fører af »Viking«.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer i nogen Retning. Den Bedring, som Rederne i de sidste Maaneder længselsfuldt har ventet paa, udebliver stadig, og alt eftersom vi rykker nærmere hen mod December, svinder Haabet om at se nogen Opgang i dette Aar. Alle Markeder som ét har skuffet; baade Sortehavet og Nordamerika, som ellers temmelig ufejlbart møder op med større Begær i Oktober Maaned, ligger mat hen, saa at Damperne fuldstændig er prisgivet Befragterne, ja selv Østersøen har næsten intet at byde paa. St. Petersborg noterer endnu det samme som i forrige Uge, medens de sydlige Havne snarest ligger endnu flovere. La Plata Markedet synes at være gaaet fuldstændig ud af Sagaen for Tiden og ligger nominelt lavere end for en Uge siden. Pr. Februar/Marts noteres 14/ à 14/6, men Rederne er ikke tilbøjelige til at acceptere disse Rater.

Kulfragterne er gennemgaaende uforandret. Kun til Brasilien og Argentina fra Wales er Tendensen svagere til Trods for de lidt opmuntrende Udsigter paa Returmarkedet. Kulfragterne til Østersøen er paa samme lave Niveau som forrige Uge.

Havarier og Forlis.

Fra Gormanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i August Maaned 1908. Der er anmeldt ialt 528 Havarier mod 616 samme Maaned 1907, deraf 403 Dampskibe og 125 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 128, Sammenstød 182, Anløbning af Nødhavn 34, Maskinskade 62, beskadiget af Is 2, af Ild 30, af haardt Vejr 50, forskellige Aarsager 37, kænret 2, sunket 1. Ialt 49 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 61 samme Maaned 1907, deraf 21 Dampskibe og 28 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 20, Sammenstød 9, beskadiget af Ild 2, forskellige Aarsager 4, forsvundet 4, kænret 1, sunket 6, forladt 1, Kondeinnation 2.

De to Brødre, Galease og Skonnertbrig Caroline, begge af Svendborg, kom d. 19. ds. paa Grund paa Kigholm, idet Fyret ved Breiuinge Skov paa Taasinge var i Uorden.

Johanne, Galease af Fredericia, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stettin, sprunget læk i Soen og sat paa Grund ved Kosorow paa Rügen. Besætningen er reddet.

Louise, Skonnert af Helsingfors, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Libau til Randers, paa Grund paa Anholt, men kom atter flot og fortsatte Rejsen. Den 18. lob Skibet imidlertid atter paa Grund, denne Gang paa Grenaa Tange, og Grenaa Redningsband landsatte Mandskabet, 7 Mand, der blev holdt isolerede, da de kom fra Rusland. De blev dog snart frigivne, da mau erfarede, at Skibet havde forladt Rusland forinden Koleraens Udbrud. Bjergningsdamperen »Helsingør« assisterer med at bringe »Louise« flot.

Frieden, Skonnert af Stralsund, ankom hertil efter at have været i Kollision med Skonnerten »Sylliden« af Höganäs. »Frieden« mistede sin Klyverbom og fik Skade paa Boven. »Sylliden« tog ingen videre Skade.

Korea, Dpsk. af Petersborg, kom paa Rejsen fra New York til Libau for Udgaende herfra, paa Grund paa Middelgrunden. Den kom atter flot med Assistance af Svitzers og fortsatte Rejsen efter Dykkorundersøgelse.

Mariehamu, Barkskeib af Mariehamu, indkom d. 18. ds. til Helsingør, efter at have været paa Grund ved Hittarp. Skibet var paa Rejsen fra Hartlepool til Åbo med en Ladning Kul og Kokes.

Njall, Fiskedpsk. af Ørebak, er paa Rejsen fra Tønsberg hertil i Ballast indslæbt til Helsingør af Damperen »Theodor« af Stettin. »Njall« havde i Kattegat faaet Skade paa Maskinen, der repareres i Helsingør.

Paris, Dpsk. af Kjøbenhavn, har medens den laa i Aarhus Havn, haft Ild i Storlasten, der dog hurtigt blev slukket. Skibet er afsejlet til Boness.

Anglo Dane, Dpsk. af Kjøbenhavn, er gaaet i Dok i Helsingør for Reparation af de betydelige Skader, Skibet led ved Grundstødningen paa Norges Kyst.

Thorvaldsen, Dpsk. af Korsør, kom Natten til d. 20. ds. paa Rejsen fra Methil til Nyborg med en Ladning Kul paa Grund paa Lindholms Tangen i Nyborg Fjord, men kom atter flot ved Højvande og fortsatte op ad Fjorden. Ved Havgrunden paa den østlige Side af Fjorden kom »Thorvaldsen« imidlertid atter paa Grund. Skibet kom flot ved Højvande, efter at en Del af Lasten var løst i Lægtene; Skibet ubeskadiget.

Skagens Revs Fyrskib er Tirsdag Aften d. 20. ds. bløven paasejlet af Dpsk. »Loudon« af Stettin og fik nogen Skade i Forstævnen. Fyrskibet inddrages for Reparation, og et Reservefyrskib udlægges saalænge.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

FAAS HOS DE FLESTE HANDELS.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 22./10.). Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 19./10. til Riga. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 10./10. — Algarve, Borries, ank. Rauno 20./10. — Anglo Dane, Wiencke, dokker i Helsingør. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Gibraltar 21./10. hertil. — Ant-

(Fortsættes Side 574.)

Efterretninger for Søfarende*).

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asteus S. og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Bjelshøjde 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.

2496. Hindring forgæves eftersøgt. Helgenes S. Jylland. Kattekat. Den af Dampere »Gleufinlas« rapporterede Sten eller anden Hindring i Sm S. 18^o Ø. fra Sletterhage Fyr er omhyggeligt eftersøgt uden at findes.

Der er paa det angivne Sted 23 m Dybde og saavel der som i Omegnen findes nøjagtigt de i de danske Kort angivne Dybder. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2193. Kjøbenhavn 1908).

2497. Prikker flyttet. Havgrund. Nyborg-Fjord. Store-Bælt. Paa Grund af Uddybning til et nyt Dampfergeleje ved Nyborg, er de to Prikker ved Havgrund flyttet c. 70 m S. 56^o Ø. hen, den yderste i 4 m, den inderste i 4,5 m Vand. (Kort Nr. 162 og 163. Danske Lods, Side 323. Sø.-Fort., Side 19).

2498. Fyr tændt. Sigtines. Sigtufjord. Island N.-Kyst. Sigtines Fyr er nu tændt. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver ½ Minut viser To-Blink, Blink c. 1 Sek., Mørke c. 4 Sek., Blink c. 1 Sek., Mørke c. 24 Sek. Flammens Højde: 46 m. Synsvidden og Lysevnen: 17 Sm. Lænseapparat af 4de Orden. Brændetid: 1ste August—15de Maj.

Fyrets nøjagtige Beliggenhed vil senere blive bekendtgjort. (Kort Nr. 55, 88, 114, 147 og 212. Islandske Lods, Side 88. Fyr-Fort. Nr. 542 A.)

2499. Oplysning om Fyr. Dalatangi og Brimnes. Seydisfjodr. Island Ø.-Kyst. Ifølge Telegram fra Islands Ministerium er Dalatangi Fyr atter i Orden. Det ligger paa 65^o 16' 12" N. Br. 13^o 32' 19" V. Lgd.

Brimnes hvide, faste Fyr ligger paa N.-Siden af Seydisfjodr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidden og Lysevnen: 7 Sm. Spejlsapparat af 6te Orden. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 65^o 18' 32" N. Br. 13^o 44' 4" V. Lgd. (Kort Nr. 55, 88, 114, 191, 192, 194 og 214. Islandske Lods, Side 111. Fyr-Fort., Nr. 545 og 546 A.). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2027, 2096 og 2201. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2500. Fyr tændes. Lägerholmen. Hanöbukten. Sverrig. Omrent den 1ste November 1908 tændes Lägerholmen Fyr. Det er et hvidt Lyfyrt, der hver 4 Sek.

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, snæleange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedregges.

Stumpstønde Nr. 8 til 51^o 23' 19" N. Br. 4^o 9' 16" Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 4, 5 og 6 er flytted til 51^o 23' 43" N. Br. 4^o 8' 10" Ø. Lgd. 51^o 23' 38" N. Br. 4^o 8' 32" Ø. Lgd., og 51^o 23' 26" N. Br. 4^o 8' 44" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 7 er udlagt paa 51^o 23' 12" N. Br. 4^o 9' 10" Ø. Lgd. I det Ø.-lige Udlob er der 3, m Vand.

Riland have Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra N.-Kysten neden for Fyret til ¼ Kbl V. for Spidstønde Nr. 34, rødt Lys til over Spidstønde Nr. 36, hvidt Lys til over Spidstønde Nr. 37, grønt Lys til over Lystønde Nr. 38 og hvidt Lys videre op ad Floden.

Reigersbergschen Polder lave Fyr viser nu rødt Lys fra N.-Kysten neden for Fyret til ½ Kbl S. for Cylinderebanen V. for Bat, grønt Lys til Spidstønde Nr. 37, hvidt Lys til Lystønde Nr. 38, rødt Lys til Spidstønde Nr. 39, og hvidt Lys videre op ad Floden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1298. Kjøbenhavn 1908).

2518. Fyrskibet »Wandelaar Bank«, Belgien. Omrent den 3die November 1908 flyttes Fyrskibet »Wandelaar Bank« c. 7 ½ Kbl N. 81^o V. hen, til 51^o 22' 10" N. Br. 9^o 0' 22" Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

2519. Vrag uskadeliggjort. Harwich. England. Vraget, som laa 2 ½ Sm N. 11^o Ø. fra Fyrskibet »Sunk«, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 9 m. 51^o 53' N. Br. 1^o 31' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2141. Kjøbenhavn 1908).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2520. Fyrs Lysvinkel forandret. Dieppe. Frankrig. Det røde, faste Fyr paa Dieppe gamle Ø.-Mole er nu formærket fra N. 17^o Ø. til Kysten Ø. for Dieppe. 49^o 56' 6" N. Br. 1^o 4' 55" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1771. Kjøbenhavn 1908).

2521. Belysning forandret. Seine Munding. I Seine Munding er Belysningen nu forandret.

En sort og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt c. 1 Sm S. for Lystønden Mouillage de la Carosse. 49^o 26' 40" N. Br. 0^o 3' 2" Ø. Lgd. Den røde Lystønde Mouillage de la Carosse, som viste hvidt, fast Lys, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 49^o 27' 43" N. Br. 0^o 3' 2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2402. Kjøbenhavn 1908).

2522. Forestaaende Oprettelse af Taagesignal. Cherbourg. I 1908 oprettes paa Hovedet af Cherbourg V.-Dæmning et Taagesignal. En Trompet skal da hver 1 Minut give To-Stød, Stød 4 Sek., Pause 4 Sek., Stød 4 Sek., Pause 4 Sek. 49^o 40' 29" N. Br. 1^o 38' 49" V. Lgd.

2523. Fyr tændt, Pier bygget. Hamble River. Southampton Water. England. En Pier er bygget paa V.-Siden af Hamble River, N. for Budnam Creek. Paa Yderenden af Pieren er tændt et hvidt, fast Fyr, c. 6 Kbl. S. 10^o V. fra St. Leonards Kirke, Bursledon. Herfra gaar Pieren i N. 33^o V. til Kysten. 50^o 52' N. Br. 1^o 18' V. Lgd.

2524. Advarsel. Sagelys. Plymouth Sound. I Plymouth Sound vises til forskellige Tider Sagelys. Saa vidt muligt vil det blive undgaaet at rette Lyset mod Skibe, som nærmer sig Havnen, men Skibsførere advares dog og anmodes om at vise fornøden Forsigtighed, naar Sagelys er i Virksomhed.

2525. Almærkning. Galway Harbour. Irland V.-Kyst. Almærkningen i Galway Harbour er nu sælledes: En rød Kuglestønde ligger 4 ½ Kbl S. 77^o V. fra Mutton Island Fyr. En sort Stumpstønde ligger 7, Kbl S. 28^o V. fra samme Fyr. En rød Spidstønde med Topbelysning ligger 8, Kbl S. 29^o V. fra samme Fyr. Dette ligger paa 53^o 15' N. Br. 9^o 3' V. Lgd.

viser Ek-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 3 Sek., Det lyser fra c. N. 25° Ø, gennem Ø, og S. til c. S. 85° V. Flammens Højde: 17 m. Lysevnen: 13 Sm. Hvidt, 17 m højt Fyrtårn. Linseparat af 2den Orden. Der er ikke Vagt ved Fyret. 55° 57' 55" N. Br. 14° 28' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2028. Kjøbenhavns 1908).

2501. Oplysning om Fyr. Fyrskibet »Storbrodden«. Alands Distrikt. Bott-niske Bøgt. Finland. De tre røde Lanterne paa Fyrskibet »Storbrodden« er anbragt vandret for hinanden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1609. Kjøbenhavn 1908).

2502. Grund afmærket. Pølsen. Koksman SV. Alands Øer. Ved V-Siden af 3 m Grunden Pølsen, der ligger 9,2 Kbl S. 40° V. fra Baaken paa den lille Ø Koksman, er udsat en sort og hvid Slæge med to Koste. 60° 27' N. Br. 19° 55' 5" Ø. Lgd.

2503. Dybde paa Grund. Ø-lige Stombøi. Finske Bøgt. Paa den Ø-lige Stombøi, der ligger 3 Sm S. 27° V. fra Kalkskur Baake, er der kun 5,2 m Vand. 60° 57' 35" N. Br. 25° 39' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2504. Fyr tændes. Memel. Tyskland. Paa Hovedet af Memel Havns S.-Mole skal tændes et midlertidigt, grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Lysevnen: 3 Sm. 55° 43' N. Br. 21° 57' 2" Ø. Lgd.

2505. Fyrs Lysvinkler. Rinderort og Rossitten. Kurisches Haff. Rinderort Fyr viser rødt Lys fra Land til N. 65° V., hvidt Lys derfra til N. 11,2° V., rødt Lys derfra til N. 8° V., hvidt Lys derfra gennem N. til N. 32° Ø, rødt Lys derfra gennem Ø. til S. 65° Ø.

Rossitten Fyr viser rødt Lys fra Land til N. 40,2° Ø, hvidt Lys derfra gennem Ø, og S. til S. 39,2° V., rødt Lys derfra til Land. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2452. Kjøbenhavn 1908).

2506. Fyrskibet »Fehmarnbelt« efter udlagt. Fyrskibet »Fehmarnbelt« er efter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2379. Kjøbenhavn 1908).

2507. Stormvarssignaler. Kappel. Schlei. Ved Kappel skal fra Efter-aaret 1908 vises Stormvarssignaler. Masten staar ved Kysten ud for Ellenberg. 54° 39' 43" N. Br. 9° 56' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125, 157 og 160).

2508. Fyr forandrret. Aahenna. Aahenna Ledelyr er forandret. Bagfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 9,2 m. Synsvinden: 2 Sm. Hvidt, 9,2 m høj Pæl med hvid Diamant. 55° 2' 40" N. Br. 9° 25' 44" Ø. Lgd. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvinden: 2 Sm. Hvidt, 7,2 m høj Pæl med Trækant med Spidsen opad. 55° 2' 36" N. Br. 9° 25' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

II. Kattegat og Skagerrak.

2509. Vrag borttaget. Risørbanke. Norge. Vraget af »Inglewood« paa Risørbanke er borttaget og Afmærkningen inddraget.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2510. Tænding og Forandring af Fyrlamper. Norge. Hangjegla Fyrlampe, Smølen, er forstærket og viser nu Ek-Lyn hver 3 Sek.

Følgende Fyrlamper er tændt:
 Subholmen, Binningsvæet, Smølen, paa Vestre Subholmen, viser Lys med To-Formørkelser. Lysset er grønt fra N. 20° Ø, fri Ø, om Svartskjærene, til N. 14° Ø, fri Ø, om Langfaldet, hvidt derfra til N. 25° Ø, fri V, om Binningskjærene, rødt derfra til N. 80° Ø. Flammens Højde: 8,2 m. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 28' 55" N. Br. 8° 1' 45" Ø. Lgd.

Haaen, Binningsvæet, Smølen, paa Øens Ø-Kant, viser Lys med Tre-Formørkelser. Lysset er rødt fra N. 36° Ø, til N. 55° Ø, fri S, om Hørgesjungen, grønt derfra til N. 73° Ø, fri N, om Svafluene. Flammens Højde: 5 m. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 29' 15" N. Br. 8° 0' 15" Ø. Lgd.

Swellingen, Manger, viser Lys med Gruppe-Formørkelser. Lysset er rødt fra S. 6° V. til S. 81° V., fri N, om Miklehaasens og Seiflu, hvidt derfra til S. 86° V., fri S, om Lamholmfln, grønt derfra gennem V, til N. 17° V. Flammens Højde: 10,2 m. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 39' 20" N. Br. 4° 47' 25" Ø. Lgd.

Ribbegærstangen, Manger, viser Lys med Gruppe-Formørkelser. Lysset er grønt fra S. 20° V. til S. 30° V., fri V, om Seiflu og Tikken, hvidt derfra til S. 36° V., fri Ø, om Lamholmen, — i denne Vinkel ligger Svabak og Svabakskjærene, den kan derfor ikke benyttes fra Søen, men først naar man ved Hjulp af Swellingen Fyrlampe er kommen ind forbi Lamholmen, — rødt derfra gennem V, til N. 31° V., fri Ø, om Aeltrøerne, hvidt derfra gennem N, til N. 84° Ø, fri N, om Fleshaerne ved Torsken, Flammens Højde: 8 m. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 40' 25" N. Br. 4° 47' 50" Ø. Lgd.

Nadens, Manger, to hvide Fyr med Formørkelser, leder overet mellem Storseng og Katteskjærene. Bagfyrets Flammens Højde: 21 m. Lysevnen: 12 Sm. 60° 37' 35" N. Br. 4° 48' 10" Ø. Lgd. Forfyrets Flammens Højde: 10 m. Lysevnen: 12 Sm. 60° 37' 35" N. Br. 4° 47' 55" Ø. Lgd. Begge Fyr lyser fra S. 57° V. til S. 68° V., stærkest i Fyrlinien S. 63° V., fri af Grundene paa begge Sider. I svær Sø bør Snaget og Storseng undgås. Brændetid: 15de Juli—15de Maj.

Ytre Øslingen, Høra, Helgeland, paa Fagernes, viser Lys med Formørkelser. Lysset er rødt fra S. 33° Ø. til S. 57° Ø, fri N, om Hesta, hvidt derfra til S. 55° Ø, fri S, om Krivskjærgunden, grønt derfra gennem Ø, til N. 54° Ø, rødt derfra gennem N, til N. 6° Ø, fri V, om Torbergskjærene, hvidt derfra til N. 63° V., fri N, om Klevgrundskjær og Breigrundskjær, grønt derfra til N. 68° V., fri N, om Grænskjær og Nordøden. Flammens Højde: 8,2 m. Brændetid: 1ste August—30de April. 66° 0' 50" N. Br. 12° 13' 45" Ø. Lgd.

Ytre Flesan, Tjøtta, Helgeland, paa N.-Punten af Durmalsslees, viser Lys med Formørkelser. Lysset er rødt fra S. 44° Ø, gennem S. til S. 30° V., fri V, om Middagsflesan, hvidt derfra til S. 32° V., fri Ø, om Nonsflesan, grønt derfra gennem N, til N. 6° Ø, fri V, om Krakhaerne, rødt derfra gennem Ø, til S. 61° Ø. Flammens Højde: 5 m. Brændetid: 1ste August—30de April. 65° 57' 50" N. Br. 11° 54' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 88 og 179).

2511. Tønder fyrtet. Norder Hever. Tyskland. I Norder Hever er Tønde Nr. 1 flyttet til 54° 27' 53" N. Br. 8° 37' 10" Ø. Lgd. og Tønde Nr. 2 til 54° 28' 38" N. Br. 8° 39' 48" Ø. Lgd.

2512. Fyr forstærkes. Helgoland. Fyret paa Marinemølen paa Helgoland skal forstærkes. 54° 10' 49" N. Br. 7° 53' 29" Ø. Lgd.

2513. Forandring i Afmærkning. Schulpengat. Zeegat van Texel. Holland. I Schulpengat er den røde Lystønde Nr. 5 flyttet til 52° 57' 30" N. Br. 4° 42' 51" Ø. Lgd. Den rød og sort tegnede Slumtønde og Spidstønde Nr. 6 i Farvandet over Ø-Barren er inddraget, og Spidstønde Nr. 7 har nu Nr. 6. (Kort Nr. 131).

2514. Ledelyr tændt. Zwolsche Diep. Zuidzee. To hvide Ledelyr er tændt paa den venstre Bred i Zwolsche Diep. De leder i Droye Bocht mellem Kilometer XX og XXII til den røde Vinkel i det gamle indre Fyr paa Ketting, tæt ovenfor Kilander XX.

2515. Vrag. Fyrskibet »Haaks« SV. t. V. Nordsøen. Den tyske Dampet »Nipponia« er sunket c. 16 Sm SV. t. V. fra Fyrskibet »Haaks«. En Mast er over Vandet. 53° 46' N. Br. 3° 59' Ø. Lgd.

2516. Dybde. Jmunden. I Jmunden Havneomgivelser og i Kanalen til den store Sluse er Dybden nu 9,2 m ved daglig Lavvande.

2517. Forandring i Afmærkning og Belysning. Nauw van Bat og Schaar van Waarde. Wester Scheide. I Nauw van Bat er den røde Lystønde Nr. 38, der viser hvidt Lys med Formørkelser, flyttet til 51° 23' 42" N. Br. 4° 11' 59" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 37 er udlagt paa 51° 23' 42" N. Br. 4° 11' 34" Ø. Lgd. Slumtønde Nr. 42 og den rød og sort vandret strøbende Kuglertønde Nr. 43 med Kægje har byttet Plads og Nummer.

I Schuur van Waarde er Slumtønde Nr. 3 flyttet til 51° 23' 56" N. Br. 4° 4' 5" Ø. Lgd., Slumtønde Nr. 7 til 51° 23' 25" N. Br. 4° 8' 58" Ø. Lgd., og

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2526. Fyr midlertidig forandret. Pen Men. Ile de Groix. Frankrig. Paa Fyrt Pen Men er Fyret nu slukket og det midlertidige Fyr, der hver 20 Sek. viser hvidt Fire-Blink, tændt. Det skjules fra N. 11° Ø. gennem Ø. til S. 51° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2221. Kjøbenhavn 1908).

2527. Grund fundet. Owls Head Bay. Muscles Ridge Channel. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En lille Klippegrund, som falder netop tør, ligger tæt ved Emory Island i Muscles Ridge Channel. Dens lægste Sted er paa dens SV-Ende der ligger fra Owls Head Fyr i S. 26¼° V., og fra Sheep Island N.-Kant i S. 61° V.

2528. Klokketønde udlægges. Naushon Point Shoal. Woods Hole Passage. Buzzards Bay. Massachusetts. En Klokketønde Nr. 7 er i 5,6 m Vand udlagt c. 1 Kbl NNV. for Naushon Point Shoal Northeast Point Tønde Nr. 5, ved det V-lige Indløb til Woods Hole Passage. Tønden ligger ude fra 1ste April til 1ste December hvert Aar. 41° 31' 35" N. Br. 70° 41' 56" V. Lgd.

2529. Taagsignal forandret. Fyrskibet »North-east End«. New Jersey. Sirenen paa Reservefyrskib Nr. 16, der midlertidig ligger paa Fyrskibet »North-east End« Station, giver To-Stød hver 75 Sek., Stød 4 Sek., Pause 5 Sek., Stød 4 Sek., Pause 62 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2422. Kjøbenhavn 1908).

2530. Vrag flyttet. Point Lookout. Potomac River. Chesapeake Bay. Vraget af Skonnerten »E. G. Irwin«, der laa sunket ½ Sm inden for Point Lookout Shoal Tønde Nr. 2, er drevet S. paa og ligger nu fra Point Lookout Fyr i S. 57½° V. og fra Kanten af Cornfield Point i S. 43½° Ø. Den rød og sort vandret stribeede Spirtønde ligger tæt NV. for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 211. Kjøbenhavn 1908).

2531. Ledefyr forandres. Sampit River. Winyah Bay. South Carolina. Omtrent den 1ste November 1908 forandres Sampit River røde, faste Bagfyr til et hvidt, fast Fyr. 33° 20' 16" N. Br. 79° 16' 16" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

2532. Fyr forandret. Ubus Shoal. Rio de Janeiro. Brasilien. Ubus Shoal hvide, faste Fyr paa den NØ-lige Passagem Rock er forandret til et grønt Blink-fyr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink, og vises fra en ny Fyrbygning. 22° 50' S. Br. 43° 10' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2533. Fyrs Plads. Atalanti. Talanta Channel. Grækenland. Atalanti Islands røde, faste Fyr staa ikke paa den lille Ø V. for Øen, men tæt ved Midten af St. Nicolas Islet, som ligger V. for Atalanti Island N.-Pynt. Fyret lyser fra N. 85° Ø. gennem N. og V. til S. 41° V. 38° 41' 8" N. Br. 23° 6' 48" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anuleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England:
N 3700	Ceylon, W., Colombo to Galle. Pris: 3 sh.
N 816	Ceylon, E., Trincomali Harbour. Pris: 3 sh.
N 3702	Sumatra N. W., plans, passages between Pulo Bras and Sumatra, Lam-puang Strait. Pris: 3 sh.
B 941 B	Eastern Archipelago, Sheet II., Western portion, part I. Pris: 3 sh.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Okt. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		81	83¼
Danmark		—	—
Norden		75	77
Kjøbenhavn		45	47
Carl		67	68
Dannebrog		68½	68
Skjold		47	50
Urania	16	15½	18
Union		45½	47½
Dampsk. af 1898		66½	67½
Højmdal		82	83
Østasiatiske	115½	114¾	114¾
Østerøen		67	65
Nordøen		9	12½
Gorm		66	71
Torm		40	69
Inga		41	55
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		2	12
Forenede Bugær-Selskab		55	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	38¾	39¾	39
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		100	105
4½ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3½ % uops. Stats		94	96
3½ % Husejer Kreditk.		83	83½
3½ % Kbhvns Kreditf.		—	—
4 % — — — 2. Serie		92½	92½
4 % — — — 1. —		94½	96
3½ % Østift. Kreditf.		86½	88
4 % — — — —		91½	92
3½ % Landkreditk.		91	93
4 % Østift. Kreditf.		91¾	92½

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		150½	150¾
Privatbank	94	93¾	94
Landmandsbank	127¾	127¾	128
Handelsbank		129¾	130
Grundejerbank	23½	23½	23½
Burm. & Wain		53	54½
Helsingørs Jærnsk.		94½	95½
Sukkerfabr.	224½	224½	224½
Bryggeri Aktier	148—	148	148½

Vækselkurser d. 20. Oktober 1908.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	89.80
London	18.16	18.13
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Oktober 1908.	
Russiske Noter	214.65
4 % Russiske Consols	82.75
3½ % — — — Boden Kredit	76.10
5 % Mexikanske 1899	101.10
5 % Rumænske Stats	100.25
4 % — — — 1890	91.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampsk.“ 14,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Skjold“ 4,000, „Union“ 14,000, „Dampsk. af 1898“ 2,000, „Højmdal“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 14,000, „Østasiatisk“ 258,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

R	3026	China, S. E. Macao to Pedro Blanco, including Hong Kong. Prs: 3 sh.
N	3694	China, Kwang Tung Peninsula, Dahren Wan (Ta Lien Hwan). Prs: 3 sh.
N	3695	S. America, W., Smyth Channel, Mayne and Gray Channels. Prs: 2 sh.
N	791	West Indies, St. Vincent and the Northern part of the Grenadines. Prs: 3 sh.
N	3689	West Indies, Eastern Part of Haiti and San Domingo, including Mona Passage. Prs: 3 sh.
N	307	Forenede Stater i Nord-Amerika: West Indies—Cuba: Habana Harbor. (39th ed.).

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 75.

Fyr slukket. Lysegrund. Kattegat.

Lysegrund Fyr er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt. Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 21. Oktober 1908.

werpen, Madsen, ank. Petersborg 21./10. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 19./10. — Arno, Strnberg, ank. Cette 19./10. — Aurora, Fischer, dokker her. — Baron Sijernblad, Therkildsen, pass. Brnnsbüttel 20./10. for Petersborg. — Beira, Lunge, ank. Gofe 16./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 14./10. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Cadiz 18./10. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 18./10. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 20./10. til Petersborg. — Douro, Ørsted, afg. Lissabon 18./10. hertil. — Esbjerg, Strnve, ank. hertil 18./10. — Florida, Andersen, ank. Helsingfors 18./10. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 19./10. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 21./10. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 21./10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 20./10. — Hengest, Munch, afg. herfra 20./10. til Antwerpen. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 22./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Dartmouth 15./10. for Alicante. — Jolante, Simonsen, ank. Riga 21./10. — Kasan, Hansen, ank. London 20./10. — Kentucky, Andresen, ank. Antwerpen 20./10. — Kiew, Jørgensen, pass. Brnnsbüttel 18./10. for Bordeaux. — Kursk, Gømmesen, pass. Brnnsbüttel 21./10. for Antwerpen. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, pass. Brnnsbüttel 21./10. for Hull. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 18./10. — Louise, Kruse, ank. hertil 22./10. — Louisiana, Gotthardt, ank. New York 18./10. — Morssa, Oest-Jacobsen, ank. Aarhus 22./10. — Moskov, Meldahl, ank. hertil 22./10. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Tnis 20./10. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 22./10. til London. — O. B. Snhr, Frisenette, afg. Rouen 21./10. til Havre. — Omsk, Kyllsbuch, afg. Hull 21./10. hertil. — Oscar II, Hempel, afg. New York 15./10. til Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Libau 15./10. — Pregel, Iversen, ank. hertil 22./10. — Riberhus, Søeberg, ank. Riga 22./10. — Saga, Wiberg, ank. Riga 18./10. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 21./10. — Seinc, Dampt, ank. Petersborg 14./10. — Texas, Lissner, ank. Baltimore 18./10. — Tiber, Beck, ank. hertil 15./10. — Tyr, Thaning, ank. Windan 22./10. — United States, Egense, afg. herfra 22./10. til Kristiania. — Vendsyssel, Jacobsens, ank. Antwerpen 16./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Rnss, Petersen, ank. Chatham 20./10. — Michail Ontchonkoff, Harboe, afg. Blyth 8./10. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Fleetwood 15./10. — Wladimir Reitz, Olsen,

ank. Chatham 19./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Chatham 14./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Newcastle 16./10. — Pawel Andrejeff, Tannbek, ank. Liverpool 19./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Emden 1./10. til Cape Tormentine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kronstadt 14./10. — Johan Siem, Nielsen, afg. Ghent 20./10. til Blyth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 21./10.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Rufisque 19./10. — Nantik, N. Nielsen, afg. Burntisland 18./10. til Aalborg. — Nordsoen, Gram, afg. Ystad 17./10. til Stettin. — Nexos, Basse, ank. Methil 18./10. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 17./10. til Bristol. — Fylla, Christensen, ank. Masnedund 20./10. — Napoli, Brinch, ank. Sande 17./10. — Bodil, Uldall, ank. Dover 20./10. — Dagmar, Mathiasen, afg. Ipswich 20./10. til Grangemouth. — Nerma, Schiff, afg. Esbjerg 19./10. til Leith. — Alfa, Lanritsen, ank. Trångsund 19./10. — Johanne, Mikkelsen, afg. Stettin 17./10. til Wiborg. — Laura, K. M. Nielsen, afg. Jacobstad 20./10. til Kemi.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Swinemünde 19./10. — London, Bom, afg. Riga 15./10. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Liban 20./10. — Bryssel, Kaas, ank. Grangemouth 17./10.

Mercur. Berliu, Krogh, ank. Riga 14./10. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Wasa 16./10. til Newport. — Roma, v. Thun, auk. Kiel 17./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Dnkerque 16./10. — Russia, Poulsen, afg. Burntisland 21./10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Libau 14./10. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 17./10. — Normannia, Erichsen, ank. Petersborg 21./10. — Euxinia, Lund, afg. Kjøbenhavn 10./10. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 3./10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, afg. Filadelfia 14./10. — Patricia, Nielseu, ank. Newport Mon 2./10. — Gratia, Sørensen, afg. Tyne Dock 21./10. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 17./10.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brake 21./10. — Gallia, Nielsen, ank. London 20./10. — Caledonia, Storm Hansen, afg. London 21./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 10./10. — Kotionia, Rasmussen, afg. Archangel 5./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Memel 18./10. — Granaria, Jørgensen, afg. Agua Amargo 7./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Königsberg 21./10. — Estouia, Winckler, ank. Riga 6./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 12./10. — Scandiana, Troensegaard, ank. Rotterdam 21./10. — Secalia, Jensen, afg. Burntisland 19./10. — Frumentia, Andersen, afg. West Hartlepool 12./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Petersborg 18./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 18./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Rouen 17./10. — Brattingsborg, Svendsen, afg. Cardiff 17./10. til Livorno. — Flynderborg, Larsen, ank. Petersborg 17./10. — Fredensborg, Fischer, ank. Sunderland 15./10. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 21./10. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Livorno 16./10. — Kronborg, Jensen, ank. Genua 7./10. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 17./10. — Skanderborg, Jensen, ank. Cette 14./10. — Stegelborg, Luud, afg. Huelva 20./10. til Hamburg. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. Huelva 11./10. — Søborg, Hansen, ank. West Hartlepool 21./10. — Uranienborg, Schmidt, afg. Riga 17./10. til Dunkerque.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Korsør 22./10. — Klampenborg, Thygesen, ank. Antwerpen 10./10. — Marselisborg, Andersen, afg. Sfax 9./10. til Stettin. — Silkeborg, Rasmussen, ank. Genua 10./10. — Skodsborg, Agerlin, afg. Petersborg 13./10. til Bordeaux. — Tuborg, Smith, ank. Genua 14./10. — Ulfborg, Møllerup, ank. Neufahrwasser 15./10. — Vordiborg, Petersen, ank. Rotterdam 19./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 21./10. til Ghent. — Dansborg, Kühl, ank. Kronstadt 20./10. — Jægersborg, Larsen, afg. Kronstadt 20./10. til Newcastle. — Kallundborg, Nielsen, ank. West Hartlepool 15./10. — Taarnborg, Matzen, ank. Methil 21./10.

Høneborg. Høneborg, Christensen, ank. Rouen 19./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Kjøbenhavn 21./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Petersborg 16./10. til Newcastle.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Tyne 10./10. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Danzig 18./10.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Methil 21./10. til Korsør.

Rossia. Generalkonsul Elisejeff, Kofod, ank. West Hartlepool 20./10.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Odense 19./10. — Energi, Svane, ank. Råfö 21./10.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. Portland 19./10. for Santander. — Ingrid, Winther, afg. Santander 20./10. til Kratwieck.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Santos 2./10. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Methil 17./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Archangel 19./10. til Hull. — Urania, H. Clausen, ank. London 17./10. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 17./10. til Burntisland. — Nordland, Petersen, ank. Korsør 17./10. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Petersborg 14./10. — Englund, Andersen, ank. Bristol 17./10. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 20./10. til Warkwood. — Rusland, Madsen, ank. Grao 17./10. — Dronning Olga, Petersen, ank. Marseille 17./10. — Annette Furness, Larsen, afg. Archangel 7./10. (i) Hull. — Lady Furness, C. Clausen, ank. Altona 18./10. — Europa, Hansen, ank. Munkedal 21./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Grangemouth 13./10. — Frankrig, Friis, afg. Riga til Antwerpen 17./10. — Belgien, Nielsen, ank. Karthagen 17./10.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, pass. Skagen 19./10. vestg. — N. F. Høffding, v. Deurs, pass. Skagen 20./10. vestg. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Hull 21./10. — Ajax, Brorsen, afg. Wiborg 21./10. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Stockholm 17./10. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Aarhus 21./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Burntisland 20./10. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Ghent 18./10. — G. Koch, Jørgensen, afg. Chantenay 20./10. — Haus Tavsen, Klaaborg, ank. Svendborg 18./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Frederikshavn 19./10.

Høimdal. Anine, Leth, afg. Hernosand 15./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Dieppe 17./10. — Martha, Christensen, afg. Suudsvall 14./10. — Elna, Ratbje, afg. Hernosand 19./10. — Therese, Pedersen, ank. Sunderland 20./10. — Simone, Møller, afg. Hernosand 16./10. — Jeanne, Løffler, afg. Kronstadt 19./10. — Vera, Riso, ank. Båtskärsnäs 13./10. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 17./10.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Quessant 16./10. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Ouessant 17./10. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, ank. Hongkong 19./10. — Sibirien, Madsen, afg. Singapore 14./10. til Bangkok. — Cathay, Thomsen, afg. Colombo 11./10. til Suez. — Anamba, Rambusch, afg. Sabang 5./10. til Suez. — Bintang, Gabe, ank. Petersborg 19./10. — Cambodia, Knudsen, ank. Sikeá 19./10. — Indien, Berg, afg. Funchal 1./10. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, ank. London 18./10. — St. Thomas, Hansen, afg. Trinidad 16./10. til Demerara. — St. Jan, Ingemann, ank. London 17./10.

Torm. Sarn, Jensen, ank. Råfö 21./10. — Helene, Sørensen, afg. Riga 18./10. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Riga 20./10. — Agnete, Petersen, ank. Grangemouth 19./10. — Hermia, Hansen, ank. Karrebæksminde 17./10. — Alice, Schultz, afg. Bønness 16./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Newport 20./10. — Edison, Sørensen, afg. Lübeck 17./10. til Petersborg. — Fulton, Jørgensen, afg. Livorno 19./10. til Neapel. — Newton, Andersen, ank. Almeria 16./10. — Washington, Nielsen, ank. Ghent 20./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 21./10. — Vera, Thiug, afg. Howdon Dock 20./10. til Memel. — Freja, Nielsen, afg. Ronne 20./10. til Petersborg. — Hertha, Rasmussen, ank. Neustadt 21./10.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Helsingborg 13./10. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 16./10.

Sejlskibe.

Renne. Amalie, Nielsen, ank. Pateholm 12./10. — Mercantil, ank. Aarhus 12./10. — Hermod, Grønval, ank. Kjøbenhavn 12./10. — Enigheden, Trandberg, ank. Kjøbenhavn 12./10. — Weset, Klausen, ank. Kiel 13./10. — Sigurd, ank. Kalmar 13./10. — Næstved, ank. Swinemünde 16./10. — Ane Cathrine, ank. Stolpemünde 16./10. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 17./10.

Svendborg. Severine, Hansen, ank. Ystad 14./10. — Cimbria, Nielsen, ank. Suudsvall 14./10. — I. Lotz, Hansen, ank. Dysart 16./10. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Mo 15./10. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Petersborg 16./10. — Doris, Kobke, ank. Ghent 16./10. — Standard, Rasmussen, ank. Helsingfors 17./10. — Capella, Hansen, pass. Kjøbenhavn 16./10. — Fanny, Hansen, ank. Königsberg 16./10. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Kristiania 17./10. — Primula, Carlsen, ank. Nakskov 17./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aarhus 17./10. — Gefion, Rasmussen, ank. Aalborg 19./10. — Pampa, Jensen, ank. Kjøbenhavn 19./10. — Ignatz Breum, Lund, ank. Kalundborg 16./10. — Marie, Andersen, ank. Nakskov 18./10. — Jason, Hansen, ank. Rotterdam 18./10. — Bellona, Larsen, ank. Æroskjøbing 18./10. — Psyche, Nielsen, ank. Rudkjøbing 18./10. — Roma, Jensen, ank. Børgense 19./10. — Kirstine, Gummessen, ank. Faaborg 18./10. — I. M. Nielsen, Eriksen, pass. Hals 19./10. — Fritz, Hansen, ank. Kjerteminde 19./10. — Guldborg, Jørgensen, ank. Folkstone 19./10. — Elise, Andreassen, ank. Great Yarmouth 19./10. — Brødrene, Jørgensen, ank. Fjellebroen 20./10. — Ane, Jørgensen, ank. Tranton 20./10. — Asta, Bom, ank. Sønderborg 20./10. — Freir, Brandt, ank. Stege 20./10. — Magnet, Gummessen, ank. South Alloo 19./10. — Danmark, Husfeldt, ank. Kalundborg 20./10. — Gæa, Peterseu, ank. Cherbourg 20./10. — Erhardt, Larsen, ank. Llanelly 21./10. — Noah, Jørgensen, ank. Stockton 21./10. — Triton, Nielsen, ank. Invergordon 23./10. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Kristiania 19./10. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. Stubbekjøbing 20./10. — Ragnhild, Andersen, ank. Leith 21./10. — Ariel, Ravnemose, ank. Fowey 21./10. — Altea, Skovgaard, ank. Guldborg 21./10. — Galathea, Jensen, ank. Nekso Red 21./10.

Æra. Dortha, Boye, ank. Hamburg 18./10. — Hosanna, Hansen, ank. Leiroes 19./10. — Freya, Petersen, ank. Åhus 19./10. — Peter, Olsen, ank. Korsør 18./10. — Ami, Nielsen, ank. Apenrade 19./10. — Hydra, pass. Dover 15./10. vestg. — Kirstine Jensen, pass. Dungeness 15./10. for vestg. — Malfridur, Hansen, ank. Burgstoken 19./10. — Mary, Andersen, ank. Swinemünde 18./10. — Mette, Jørgensen, ank. Gefle 18./10. — Niels, Caspersen, ank. Kolberg 17./10. — Likka, Petersen, ank. Sarpsborg 19./10. — Vega, Hansen, ank. Bridgeness 19./10. — Villi, Knudsen, ank. Kjøbenhavns Red 19./10. p. R. t. Kotka. — Pampa, Svendsen, ank. Norresundby 17./10. — Neptun, Jensen, ank. Travemünde 18./10. — Concordia, Madsen, ank. Kiel 18./10. — Saga, Olsen, ank. Helsingfors 18./10. — Emanuel, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 16./10. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Cuxhaven 16./10. — Haabet, Hansen, ank. Kjøbenhavn 16./10. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 17./10. — Diana, Hansen, ank. Ramsgate 18./10. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, er ank. til Sebenico. — Arietis, Andersen, ank. Odense 20./10. — Veritas, Staugaard, ank. Göteborg 18./10. — Danmark, Bager, ank. Cardiff 19./10. — Freya, Nielsen, ank. Orth 20./10. — Alma Marie, Kock, ank. Swinemünde 20./10. — Kiana, Christensen, ank. Dieppe 20./10. — Villi, Knudsen, ank. Kjøbenhavns Red 19./10. p. R. t. Kotka. — H. C. Grube, Svane, pass. Dungeness 19./10. f. vestg. — Herkules, Bager, ank. Orth 20./10. — Svalen, Rosenbeck, ank. Malaga 21./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. Oktober 1908. — Højesteretsdom. — Strejkeklausulen i Balteon Certepartiet. — Skoleskibet »Viking«. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Naturlig Fløde!

Paa 1/4 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

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.
Carlbøllertmann, Kjøbenhavn.

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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

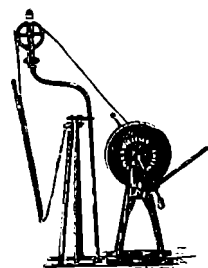
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 68.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 27. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blæses Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Palat
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frlager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.



Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

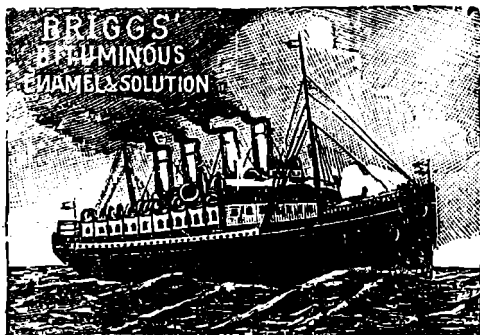
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

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“.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Emallien
paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
i Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk.

Ejerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901 — 6886. Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

A/s Frederikshavns Konserverfabrik

Allo Arter af

Kødkonserver til Skibsproviantering
i garanteret Holdbarhed og til laveste Dagspris.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

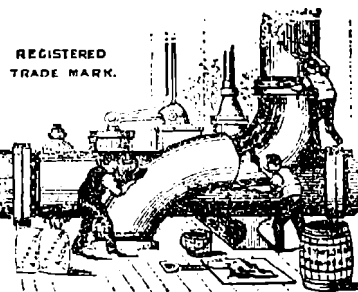
Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugsringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateri-
aller af Infusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private 6.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinløg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tærluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Tell. 102

Tell. 102



Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.

Telefon 4922

Forstædernes

Brødfabrikker

Skib til Salg.

Skonnert „Charlotte” af Nakskov, drægtig 79⁰⁰/₁₀₀ Tons, er, hvis Handel kan ske straks, billig til Salg ved Henvendelse til

Fisker A. Madsen

Ohnsevig

pr. Horslunde, Lolland.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Løge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

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.

Faaes i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

Tuborg —
Porter

Kraftig, fyldig, velsmagende.

Berg & Larsen

forben Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonvæk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Jagt

„Lavrine Mathilde”, drægtig 21,24 Tons, laster c. 1000 Cnt., staar i Boges Assurance, godt vedligeholdt, er til Salg straks paa Grund af Sygdom. Nærmere Oplysninger ved Hen- vendelse til Ejeren

Skipper H. Rasch

Ørstedsgade. Rudkjøbing.

PALE-SØRENSEN EFT.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre, Brillor, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen”.

Telefon 7262.

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,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16; Ø.

Telf. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent”.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Kjøbenhavn, den 27. Oktober 1908.

De nordatlantiske Dampskibs-Selskaber Paris, 24. Oktbr. (Ritz. Bur.) Paa det i disse Dage afholdte Møde mellem de nordatlantiske Dampskibs-Selskaber er der truffet Overenskomst, hvis endelige Ratifikation tør forventes i en ganske nær Fremtid, hvorefter Det forenede Dampskibs-Selskab etablerer et Samarbejde med selvstændige norske og svenske Linier, der alle optages i Konferencen. Foruden fra Kjøbenhavn bliver der direkte Fart fra Gøteborg, Helsingborg, Kristiania, Kristianssand og Bergen.

Det forenede Dampskibs-Selskabs Chef, Hr. Direktør Cold, der straks efter Afslutningen af den i ovenstaaende Telegram omtalte Konference er vendt tilbage til Kjøbenhavn, har med Henblik paa dennes Resultater til »Nationaltidende« udtalt følgende:

»Tidens Løsen er at faa den uregelmæssige Dampskibsfart afløst af Rutebart. Det gælder hele Jorden over; det gælder ikke mindre for de nordiske Lande, ikke alene for Rederierne selv, men maaske endnu mere for Købmanden: Trafiken bør baseres paa noget regelmæssigt.

Idealet vilde selvfølgelig være en almindelig Sammenslutning saaledes, at man ikke sejlede med overflødig Tonnage. Dog, det er og bliver kun et Ideal.

Men for at komme tilbage til os selv, saa er Forholdet jo det, at Danmark oprindelig gennem Thingvalla Linien — har oparbejdet en stor Rutebart paa de nordamerikanske Frislater, hvorimod Norge og Sverrig har været noget tilbage. Selvfølgelig har der begge Steder gjort sig berettigede Ønsker gældende om at komme med, navnlig i Norge, men ogsaa til Dels i Sverrig, og i den seneste Tid har disse Ønsker givet sig kraftigt Udslag.

Hvis nu disse Ønsker skulde realiseres paa den Maade, at hvert Land fik en direkte Linie paa Amerika af en saadan Størrelse, at den kunde tilfredsstille Publikums Krav til hyppig Afgang, saa vilde det være ensbetydende med, at hvert Land fik en usorholdsmæssig stor Flaade til det Brug, hvorimod man ved at slutte sig sammen paa en fornuftig Maade vil kunne opnaa, hvad man ønsker:

Til Trods for, at Danmark alene har haft denne direkte Forbindelse, saa har Øjet været aabent for de andre skandinaviske Nationers berettigede Krav; derfor har vi ogsaa i længere Tid underhandlet med de transatlantiske Linier om en Udvidelse. Underhandlingerne stødte oprindelig paa en meget stærk Modstand, særlig fra de britiske Selskabers Side, hvad der ikke kan undre, da deres store Dampere væsentlig er beregnet paa den skandinaviske Trafik. Men nu er Vanskelighederne overvundet. Paa den Konference, som i Fredags afsluttedes i Paris, har man indrømmet os en saa stor Andel i Trafiken, at vi kan opnaa, hvad vi ønsker, nemlig en regelmæssig Forbindelse med Nordamerika fra de tre skandinaviske Lande og under alle tre Nationers Flag.

Med Nordmændene er vore Forhandlinger allerede ført saa langt frem, at den norske Linie i Løbet af kort Tid vil blive realiseret; med Svenskerne er vi lidt længere tilbage; dels har Ønsket om en svensk Linie ikke antaget saa bestemte Former som i Norge, og dels er der den Hindring tillige, at der paa Sverigs Vestkyst ikke findes en Havn, som kan siges at være virkelig tilgængelig for Skibe af saadan Størrelse og Dybtgaaende, som kræves paa denne Fart.

Jeg haaber imidlertid, at Spørgsmaalet kan løses paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade. Den første Belingelse, et Arbejde i Fred med de store Linier — er nu til Stede. Resten kommer vi vel nok over.

— Direktør Cold slutter med at sige, at den norske Linie sandsynligvis vil være i Gang om et Par Maaneder.

Ialt bliver der næppe mere end 5—6 Skibe i Gang paa de tre samarbejdende Linier. Disse vil godt kunne overkomme Trafiken, og det er da Meningen, at hver Nation faar to Skibe paa Ruten.

De engelske Skibsværfter. Liverpool, 24. Oktober. (R. B.) »Journal of Commerce« erklærer, at det fra officiel Kilde har faaet bekræftet, at alle Skibsmaskinværksteder paa Nordøstkysten af England er ved at afslutte en Overenskomst om Samarbejde i Form af en Sammensmeltning. De repræsenterede Firmaer anslaaes til en samlet Værdi af 5 Millioner Pund Sterling. Planen omfatter saa godt som alle Skibsmaskinværfter ved Tyne og Tee, og man venter, at alle Underskrifterne paa Overenskomsten vil foreligge i næste Uge.

Anerkendelse for godt udført Redningsarbejde. Den 6. Marts d. A. traf Damperen »L. H. Carl« i Kanalen 20 Sm. Nordvest for Guernsey Fiskerfartøjet »Liberté«, af Boulogne, i Havsnød. Trods Stormen lod Kaptajn J. M. Petersen en Baad sætte ud bemanded med 2 Officerer og 3 Matroser, saaledes at det lykkedes at bringe »Liberté«s Mandskab i god Behold om Bord. Som en Anerkendelse af denne uegennyttige Optræden har den franske Regering gennem sin hervedværende Gesandt tilstillet Udenrigsministeriet til videre Forsendelse en Præcisionskikkert til Kaptajn J. M. Petersen og to 54 m/m Marinekikkerter til D'Herrer V. Pedersen og A. E. Ferdinandsen, henholdsvis første og tredje Styrmand paa »L. H. Carl«.

Desuden har den franske Regering ladet udbetale tre Mand af Besætningen et Pengebeløb.

Kanalprojekt i Skotland. London, 23. Oktober. (R. B.) Kommunalbestyrelsen i Glasgow har vedtaget at anmode om Regeringens Sanktion til Bygning af en Forbindelseskanaal mellem Floderne Forth og Clyde, hvorved Nordsøen og Atlanterhavet vilde blive forbundne. Ingeniører har allerede udarbejdet Planer over Kanalen.

Dampskibsfarten paa Stillehavskysten. Santiago de Chile, 22 Oktober. (Ritz. Bur.) Et Dampskibsselskab har tilbudt Chiles Regering mod en Subvention paa 20,000 Pd. Sterl. at etablere en Ilfart mellem Valparaiso og Panama, saaledes at denne Rejse kun skal vare 12 Dage. Mellem Antofagasta og Lapaz, Hovedstaden i Bolivia, etableres allerede en Ilfart den 1. November, saaledes at denne Rejse varer to Dage.

Skoleskibet „Viking“.

Forretningsudvalget for Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd har anmodet os om at offentliggøre følgende:

»Med Beklagelse har vi set, at den tidligere Fører af Skoleskibet »Viking« Kaptajn Clausen i Bladene har ind-

rykket en Artikel, hvori han blandt andet udtaler sine Formodninger om Anledningen til sin Afskedigelse af vort Selskabs Tjeneste.

Da denne Afskedigelse er foretaget ganske i Overensstemmelse med Sølovens Bydende, og med de mellem os og ham for saadant Tilfælde forud truffne Aftaler, er der for saa vidt ingen Grund for os til at imødegaa hans Paastande, som iøvrigt er helt fejlagtige. Men da han fremdrager Spørgsmaalet om vor Instruks for Skibets Bestuvning og synes at regne sig personlig til Ære at have været denne Instruks overhørig, anser vi det nødvendigt af Hensyn til Elevernes Forældre og Værger at vise den Mangel paa virkeligt Kendskab til denne Sag, som han har lagt for Dagen.

Vi har derfor henvendt os til Direktør Tuxen, Chef for Orlogsværftets tekniske Afdeling, som her i Landet og med Rette maa anses for vor første Autoritet i saadanne Spørgsmaal, og anmodet ham — som »uvildig« Mand, om at ytre sig over denne Sag.

Direktøren har svaret os saaledes:

»Skibets Stabilitetsforhold har jeg tidligere studeret, og efter nu at være bleven bekendt med den Bestuvningsordre, som Føreren har faaet, er det min Anskuelse, at han roligt kunde have fulgt den uden at nære Frygt for, at Skibet blev udsat for Fare. Den Stivhed, som Skibet havde opnaaet, vilde have ligget meget under den Grænse, hvor der kan indtræde Mulighed for saa voldsomme Slingsringer, at de bliver farlige for Skibet. Ved, som det blev gjort, at anbringe mere Salpeter paa Mellemdækket end efter Ordre, opnaaedes det, at Skibet blev mageligere end det ellers var bleven, men det skete paa Bekostning af Sejleevnen.«

Det vil erindres, at Diskussionen drejer sig om en vis Portion af Ladningen, som vi efter omhyggelig Beregning — af Hensyn til Skibets og Besætningens Sikkerhed — havde forlangt stuved i Lasten, idet vi ved denne Fordeling af Ladningen tillige havde taget passende Hensyn til Skibets rolige Bevægelser i Søen.

Kaptajn Clausen, som aabenbart ikke forstod eller vurderede Betydningen af disse nutildags fulgte Beregninger, adlød imidlertid ikke Rederiets Anvisning, men fulgte sit eget Hoved eller gamle Vedtægter og lagde denne for Lasten bestemte Portion af Ladningen op paa Mellemdækket.

Det vil af forestaaende fremgaa, at Direktør Tuxen ganske har billiget vor Anordning, og dermed mener vi ogsaa, at Forældre og Værger maa være tilfredsstillet, og dermed denne Sag ude af Verden. Men den har haft et Efterspil, som fortjener at være kendt.

Det viser sig nemlig, at efter at Skibet havde været nogle Dage til Søs, flyttede Clausen en Del af den omhandlede Ladning fra Mellemdækket til Lasten, formodentlig fordi han havde fundet, at Skibet var blevet for rankt, og derom meddeler han intet i sin Artikel.

Kommentar er overflødig.

Forretningsudvalget i Bestyrelsen for Aktieselskabet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«.

A. J. B. Münter.«

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 65 beklager Hr. O. sig for Redaktionen over at være kommen i Vildrede med, hvorledes han skal faa sin Myndling paa bedste Maade uddannet til Sømand: han har jo læst saa mange forskellige Artikler i Søfartstidende og flere Dagblade om Skoleskibet »Viking«, dets Bestyrelse, Kaptajn o. s. v., at han er bragt i Tvivl om den bedste Fremgangsmaade med at faa Drengen oplært og uddannet til Sømand, og det er maa- ske gaaet flere andre ligesaa. Redaktionen har, som rimeligt er, ladet Spørgsmaalet gaa videre til Bladets Læsere, en Sag kan jo omtales i Spøg, og dog kan der ligge Alvor

bag ved. Man tillader sig derfor at fremkomme med en Anbefaling, som baade Hr. O. og Myndlingen formentlig vil være tjent med at følge: Det forudsættes, at Drengen helst har faaet en god Skoleundervisning, ja, aller helst med Præliminæreksamen; har han da Lyst til Søen og egner sig dertil, saa lad ham søge Hyre som Dreng paa en af de gode to- eller tremastede Skonnerter her i Svendborg Sund (ved Henvendelse til Forhyringsagent W. Jensen i Svendborg, vil denne dertil besørge det fornødne), paa disse Skibe vil han saa avancere gradvis op, til han bliver Matros. Bliver Skibet maaske oplagt 2—3 Maanedre for Vinteren, lad ham saa i den Tid frekventere Sømands-Højskolen i Svendborg; dér læres ikke andet end godt og for en billig Penge. Efter 20 Aars Alderen bør han saa gaa paa Navigationsskolen i Svendborg og dér tage Eksamen i alle Afdelinger; efter erhvervet Styrmandsbevis, vil Hr. Jensen skaffe ham Styrmandshyre med et af de mange her hjemmehørende Skibe. Forbliver han da fremdeles paa den rette Vej, vil det sandsynligvis ikke være længe efter Myndighedsalderen, inden han har Skib at føre uden at indskyde nogen Kapital, og da kan Hr. O. m. Fl. forhaabentlig med Tilfredshed iagttage sin Myndlings Bevægelser i en selvstændig og pæn Stilling.

Uddannelsen læres samtidig med Tjenesten om Bord — og lad os huske paa Sømandshøjskolen. Der er ganske sikkert ingen Reder her i Svendborgsundet, som vil søge Styrmand eller Skibsførere fra »Viking«s Lager, men med stor Fornøjelse overlade saadant til de Dampskibsdirektører, som har givet »Viking«s Bestyrelse Tilsagn derom, lige saa lidt som man finder det formaalstjenligt at sende sine Sønner der om Bord som Elever. Man savner nemlig fremdeles de lovede officielle Oplysninger om de gyldige Grunde til, at Kapt. Clausen er »vraget« som Fører af »Viking« (for at benytte Kapt. V. T. Heins Udtryk i *Dansk Søfartstidende*, Nr. 66). — »Hammeren er faldet«, ja vist saa, og den har slaaet haarde Slag, uden at Kødet er bleven mørt; men det forstaas vel ikke saaledes, at nu er det fastslaaet, at Ingen tør skrive eller tale mere om den Sag. Kapt. Hein mener vel ikke, at danske Skibsførere vil hovere, hvis der skulde indtræffe Uheld for Kapt. Andersen paa hans forestaaende Rejse med »Viking«? Nej, der ønskes ham ganske sikkert ogsaa fra den Side en lykkelig Rejse. Hvad siger vore ærede Kolleger paa Ærø, som har den store Flaade?

Thurø i Oktober 1908.

J. P. Hansen,
Skibsreder.

Langsomme Sejleres uforholdsmæssig store Tidstab.

Deutsche Seewarte's Maanedskort for September bringer følgende Artikel om langsomt sejrende Skibes uforholdsmæssige Tidstab ved let Vind.

»Skønt det ved første Blik maatte synes, at i det mindste Gennemsnittet af Varigheden af to Skibes Rejser maatte staa i omvendt Forhold til deres Hurtighed, saa er dette dog ikke en Gang Tilfældet for Dampskibes Vedkommende, hvad let forstaas, naar man gør sig det klart, at f. Eks. den langsommere Damp i længere Tid paavirkes af en modgaaende Strøm, og at den, naar Vind og Strøm er imod, mister en større Brøddel af sin Fart end den hurtigere.

Endnu mindre plejer Rejsernes Varighed for to Sejleres Vedkommende at forholde sig omvendt af deres Hurtighed. Som oftest har de langsommere Sejlere længere Rejser

i Sammenligning med de hurtigere, end man skulde vente efter deres ikke synderlig mindre Fart. Det er ikke vanskeligt at paapege Aarsagen hertil.

Dersom to Skibe af forskellig Hurtighed stedse sejlede under lige gunstige Vind- og Strømforhold, saa vilde det hurtigere Skib kun naa et Forspring, der netop var Produktet af Tiden og dets større Hurtighed; men saa snart der indtræder forskellige Vejrforhold, opnaar det hurtigere Skib i Reglen yderligere Fordele. Saaledes f. Eks. ved Sejlads for en frisk Vind, hvor det mere hurtigsejlende Skib, længere end det langsommere, beholder en god Lejlighed, naar de begge bevæger sig i Overensstemmelse med de meteorologiske Fænomener. Eller ved Krydsning imod Vestenvinden ved Omsejlingen af Kap Horn, hvor det hurtigere Skib ikke sjældent naar Omsejlingen ved én Skiftning af Vinden, medens det først lykkes for det langsommere ved den anden, eller en endnu senere, Skiftning af Vinden.

Kommer saa hertil Adrift, Modstrøm o. s. v. med i Betragtning, saa vil der vise sig endnu flere Tilfælde, hvor det hurtigere Skib opnaar en endnu større Fordel, end dets større Hurtighed kan give det.

Selvfølgelig kommer det hurtigere Skib ogsaa under uheldige Forhold, der kan forsinke det; men paa lange Oceanrejser vil det lettere indvinde det tabte, saa snart gunstig Lejlighed gives, da det er i Stand til at udnytte Chancerne bedre end det langsommere Skib.

Her kan de tre tyske Sejlskibe, »Pera«, »Wellgunde« og »Herzogin Cecilie«, der i Sommeren 1907 foretog en Rejse fra Linien til den engelske Kanal, tjene som et Eksempel paa, hvorledes et langsommere Skib kan komme under ugunstige Vejrforhold, som dets hurtigere Medsejlere helt undgaar.

De tre Skibe kom fra Kap Horn bestemt for den engelske Kanal. »Pera« havde allerede passeret Linien d. 31. Juli 1907 paa c. 25° V. Lgd., havde derefter hurtig mistet den sydlige Vind og naaede først 8° 5' N. Brd. paa 26° V. Lgd. d. 5. August, samme Dag som »Wellgunde«, og, nogle Timer senere, »Herzogin Cecilie« passerede Linien paa c. 26° V. Lgd.

For sydøstlig Brise indhentede begge disse Skibe hurtigt »Pera«, dog fik denne d. 9. August Nordøstpassaten paa 11° N. Brd., og den 10. August naaede den for en let Brise 12° N. Brd., paa samme Tid som »Herzogin Cecilie« paa 11° N. Brd. og »Wellgunde«, lidt østligere, paa 10½° N. Brd. kom ind i omløbende Vindforhold. »Herzogin Cecilie« kunde dog uafbrudt styre Nord og Vest om, medens »Wellgunde« for overhovedet at kunne holde Nord om, maatte ligge for Bagbords Halse og først naaede 12° N. Brd. en hel Dag senere end »Herzogin Cecilie«.

Medens da »Pera« og »Herzogin Cecilie« omtrent samtidig overskred Bredderne fra 16° til 18° N. Brd. ved en let Passat, med en Gennemsnitsfart af 4 Sm., kom »Wellgunde« d. 14. August, paa disse Bredder, atter i omløbende Vind, og da denne drejede til Nord, gik den for Bagbords Halse.

Det havde maaske været hensigtsmæssigere at sejle for Styrbords Halse, i det mindste saalænge som der kunde have været vundet ligesaa meget imod Nord derved, som for Bagbords Halse, thi om Sommeren plejer en vestligere Plads i Nordøstpassaten ikke at være til Skade, da man derved faar mere Udsigt til at passere Azorerens Maksimum paa dets Vestside.

I ethvert Tilfælde fandt »Wellgunde«, der nu sejlede paa c. 2° østligere Længde, end »Herzogin Cecilie« og »Pera« nogle Dage forud havde gjort, en meget flovere Passat end disse, og kom paa 28° N. Brd. i omløbende Vinde og laa, om end kun i nogle Vagter, atter for Bagbords Halse med let Nordenvind.

Først d. 31. August naaede den 30° N. Brd. 11 Dage senere end »Herzogin Cecilie« og 9 Dage senere end »Pera«.

For begge disse Skibes Vedkommende var Sejladsen

fra 30° N. Brd. til den engelske Kanal en simpel Omsejling af det høje Lufttryk ved Azorerne med jævnt rummende, kun én Gang, mellem 15° og 10° V. Lgd. springende Vind. »Herzogin Cecilie« naaede Kanalen d. 2. September og »Pera« d. 3. September, medens »Wellgunde« endnu laa Sydsydvest for Azorerne og først naaede Kanalen d. 26. September.

Da »Wellgunde« nemlig d. 5. September laa paa 40° N. Brd., i Nærheden af Flores, var det høje Lufttryk gaaet saa meget imod Nord, at det var umuligt for Skibet at komme paa Nordsiden af det, hvorfor det, som Følge heraf, maatte tilbagelægge Resten af Vejen med østlige Vinde, inden hvis Indtrædelse de hurtigere Skibe allerede havde naaet Kanalen.

Følgende Sammenstilling af de af de tre Skibe udsejlede Distancer, saa vel i Vagten som i Etmaalet, paa de forskellige Afsnit af deres Rejser til den engelske Kanal, kan tjene til sammenlignende Oversigt over deres Hurtighed.

Selv om det synes at fremgaa heraf, at »Wellgunde«, i det mindste ved stærk Vind, paa Grund af sin lavere og bredere Rigning, ikke er »Pera« underlegen, saa viser den dog, at ved let Vind er baade denne og den i det hele hurtigere »Herzogin Cecilie« ikke ubetydeligt overlegne.

Største Distancer i Vagten og Etmaalet paa Rejsen 1907 til den engelske Kanal.

	R.-T. Netto	Sydlige Vestenvindsbælte		Sydøstpassat		Nordøstpassat	
		Vagt Sm.	Etmaal Sm.	Vagt Sm.	Etmaal Sm.	Vagt Sm.	Etmaal Sm.
„Pera“	1665	48	251	40	210	32	196
„Wellgunde“	1746	49	267	36	200	25*	120
„Herzogin Cecilie“	2780	53	303	45	229	42	221

* „Wellgunde“ har i Nordøstpassaten overhovedet ikke haft samme Vindstyrke som de to andre Skibe.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der overalt Mangel paa tilstrækkelige Ladninger for den ledige Tonnage. Danmark har intet at byde paa udover enkelte Partier gammelt Jærn og Cement; tyske Østersøhavne er uden Liv i Kornlaster; Bottenhavet, Sydsverig og Østnorge viser det samme triste Forhold, idet det er meget vanskeligt at sælge. Rusland har intet som helst, og Farten paa Petersborg maa nu betragtes som sluttet for dette Aar. Returfragter Vest fra mangler ligeledes, og der slutes kun enkelte Fragter, men Raterne er nærmest uforandret.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

125 Stdr. Stav Kotka/Themsens 28/6, 105 Stdr. Stav Mandal/Brügge £ 130, 65 Stdr. Stav Holmestrand/Gr. Yarmouth 24/, 250 Tons Lervarer Stettin/West Harlepool 8/, 340 Tons Salt Middlesbro/Norrkjøping 7/6, 260 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 7, 160 Tons Kul Granton/Rudkjøbing £ 7.10, 380 Tons Clay Fowey/Livorno 11/6, 280 Tons Salt Lissabon/Vestsverig 80 Øre pr. Hektoliter.

For de mindre Skibes Vedkommende er der hvad Østersøen angaar kun at bemærke, at Königsberg noterer 14 à 15 Mark, samt at Greifswald for Havre har sluttet

et Par Skibe pr. November til 6 Mark, senere til 5³/₄ Mark, men ellers er Markedet fuldstændig uforandret og flovt; heller ikke fra de slesvigske Havne er der videre livligt, og der sluttes for Havre f. Eks. fra Haderslev, Sønderborg 4 à 4¹/₂ Mark, ligeledes pr. November.

ab Kjøbenhavn er det ikke bedre, ikke faa Skibe og næsten ingen Laster, og Raterne er som Følge deraf ualmindelig smaa, saaledes sluttedes for Mel til Rudkjøbing 20 Øre, Aarhus 25 Øre pr. Sæk, Majs til Faxe 8 Øre, Kokuskager til Rostock 2³/₄ Mark, Brokker til Rønne 10 Øre.

Generalforsamlinger.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

afholdt forleden ekstraordinær Generalforsamling for at tage Beslutning om forskellige Lovændringer, der ikke kunde endelig vedtages paa den foregaaende Generalforsamling, da denne ikke var beslutningsdygtig.

Formanden, Overdommer Rosenstand, gennemgik kort Lovændringerne. De væsentligste bestod i, at Aktionærerne skulde have deres Aktier noterede paa Navn et halvt Aar inden Generalforsamlingen, for at de kunde deltage i Bestyrelsesvalget. Egentlig var dette ikke noget nyt, men en gammel Bestemmelse, som man ønsker opretholdt for at skabe sikre og rolige Forhold indenfor Selskabet. En anden Bestemmelse gik ud paa, at Personalet skulde have indtil 6 pCt. af Udbyttet, efter at den øvrige Fordeling var foretaget. Fremdeles indeholdt Forslaget Oprettelsen af et Dispositionsfond.

Justitsraad Møllmann stillede en Række Underændringsforslag.

Efter en meget lang Diskussion forkastedes disse med 236 Stemmer mod 6, hvorefter Lovforslaget vedtoges i sin foreliggende Skikkelse.

Havarier og Forlis.

Sueie, Dæksbaad af Lowestoft, har d. 23. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet med en Ladning Kul til Sverig, hvortil Skibet er solgt, sejlet Stormasten med Sejl og Grejer over Bord. En forbi-passerende norsk Damper, der var for ostgaaende, optog Besætningen. Svitzers har bjerget Dæksbaaden ind til Skagens Havn, hvor den skal reparere.

Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 20. ds. paa Rejse fra Repola til Ghent i Kollision med engelsk Damper »Emden« ved Shiskill. Begge Skibe fik Skade og maa reparere.

Emma, Galease af Nykjøbing Mors, er d. 24. ds. kommet paa Grund ved Polls Rev ved Als. Skibet er løbet fuld af Vand. Lasten tildels adelagt.

Rimfaxe, Damper af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Riga med en Ladning Træ, sprang læk i Nordsøen og maatte forlades af Besætningen; denne blev optaget af Damper »St. George«, der, efter at have bogseret »Rimfaxe« i c. 6 Timer for at bringe den til engelsk Havn, maatte opgive dette, da »Rimfaxe« var sunket temmelig dybt. Besætningen blev landsat i Gøteborg.

»Rimfaxe« blev senere af en anden Damper fundet drivende i Søen, blev taget paa Slæb og indbragt til Aberdeen, hvor den skal i Dok for Reparation.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Peterson, ank. Chatham 20/10. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Chatham 22/10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Fleetwood 15/10. — Vladimir Reitz, Olson, ank. Chatham 19/10. — Helmer Mørch, Thorsøe, er afg. fra Chatham f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Newcastle 16/10. —

Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Liverpool 19/10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Emden 1/10. til Cape Tormentine. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kronstadt 14/10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 23/10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 21/10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Marseille 24/10. til Landskrona. — Nautik, N. Nielsen, ank. Aalborg 23/10. — Nordsøen, Gram, afg. Stettin 22/10. til Reval. — Nexos, Basse, ank. Methil 18/10. — Gerda, Iversen, ank. Bristol 24/10. — Ellen, Hansen, ank. Eshjerg 24/10. — Fylla, Christensen, ank. Masned-sund 20/10. — Cito, Jepsen, afg. Normaling 22/10. til Ghent. — Napoli, Brinch, ank. Sundsvall 21/10. — Dagmar, Mathiasen, afg. Grangemouth 23/10. til Esbjerg. — Norma, Schiff, ank. Leith 21/10. — Alfa, Lauritsen, afg. Trångsund 22/10. til Lorient. — Hebe, Gregersen, afg. Båtskärsnäs 20/9. til Gijon. — Inger, Larsen, ank. Mäntyluoto 24/10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Wi-borg 22/10. — Karla, K. N. Nielsen, passeret Quessant 20/10. til Huelva. — Laura, Pedersen, ank. Kemi 21/10. — Bodil, Uldall, afg. Dover 24/10. til Oskarshamn.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Swinemünde 20/10. til Petersborg. — London, Bom, ank. Rotterdam 22/10. — Paris, Tholander, ank. Liban 20/10. — Bryssel, Kaas, afg. Grangemouth 22/10. til Swinemünde.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 14/10. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Wasa 16/10. til Newport. — Roma, v. Thun, afg. Kiel 23/10. til Petersborg.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Santander 22/10. — Ingrid, Winther, pass. Portland 24/10. for Kratzwieck. — Karen, Eriksen, pass. Frederikshavn 21/10. for Bordeaux.

København. Hafnia, Hansen, ank. Methil 24/10. — Russia, Poulsen, afg. Burntisland 21/10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Libau 14/10. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 17/10. — Normanua, Eriksen, ank. Petersborg 21/10. — Euxinia, Lund, afg. Kjøbenhavn 10/10. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 22/10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9/10.

Østersøen. Cimhria, Poulsen, afg. Filadelfia 14/10. — Patricia, Nielsen, afg. Newport Mon 22/10. — Gratia, Sørensen, afg. Tyne Dock 21/10. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 17/10.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brahe 21/10. — Gallia, Nielsen, afg. London 24/10. — Caledonia, Storm-Hanson, ank. Burntisland 23/10. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 21/10. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bordeaux 23/10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Rotterdam 22/10. — Granaria, Jørgensen, afg. Agua Amargo 7/10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Königsberg 21/10. — Estonia, Winckler, ank. Riga 6/10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 12/10. — Selandia, Troensegaard, ank. Rotterdam 21/10. — Scælia, Jensen, afg. Burntisland 19/10. — Frumentia, Andersen, afg. West Hartlepool 12/10. — Boscia, Skovgaard, ank. Petersborg 18/10.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 18/10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Rouen 23/10. til Ne castle. — Brattingsborg, Suenson, afg. Cardiff 17/10. til Livorno. — Flynderborg, Larsen, afg. Petersborg 23/10. til West Hartlepool. — Fredensborg, Fischer, afg. Sunderland 22/10. til Kjøbenhavn. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 20/10. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Livorno 22/10. til Bougie. — Kronborg, Jensen, afg. Genua 21/10. til Barry. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 17/10. — Skanderborg, Jensen, ank. Cetta 14/10. — Stiegelborg, Lund, afg. Huelva 20/10. til Hamburg. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Huelva 22/10. til Königsberg. — Søborg, Hansen, ank. West Hartlepool 21/10. — Uranienborg, Schmidt, ank. Dunkerque 23/10.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Korsør 23/10. — Klampenborg, Thygesen, ank. Burntisland 25/10. — Marselisborg, Andersen, ank. Stettin 25/10. — Silkeborg, Rasmussen, ank. Villa Real 22/10. — Skodsborg, Aggerlin, ank. Petersborg 23/10. — Tuborg, Schmidt, ank. Genua 14/10. — Ulfborg, Møllerup, ank. Neufahrasser 15/10. — Vordingborg, Petersen, ank. Grangemouth 25/10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Petersborg 21/10. — Dansborg, Kühl, ank. Petersborg 21/10. — Jægersborg, Larsen, afg. Petersborg 19/10. til Newcastle. — Kallundborg, Nielsen, afg. West Hartlepool 24/10. til Kjøbenhavn. — Taurnborg, Matzen, afg. Methil 22/10.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Rouen 24/10. til Grimsby.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 23/10. til Windan.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Newcastle 23/10.

(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 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 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 imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgaardshavn 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 Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord 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: 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 Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskaier 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 H n 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. 38 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: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Spektorfirma 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 tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Brædde. Dybden i Dokhavnen og paa Slusetærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som 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. Kubikavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 nordfra 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 tilbagebet- les dog efter visse nærme- re Regler for Varer, der in- den 3 Maane- der efter Ind- førslen 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 besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede 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 11,500 Tons Bæreevne, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevato- rer, Kraner, hurtige, mo- derne Løse- og Lade- apparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vand- forsyning ved Bolværk, Jærnbane 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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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 Ø.	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. Køhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmedie.
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. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton. Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. indbefattet Lodsafgifter. Dampskibesomløber 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 besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I 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. Portaabinngens Bredder er 33' 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. Bolværks-højden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. 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 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 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
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 besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besøjlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Narre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads 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 Lodsrihed. 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: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingssplads, 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, Køhaleplads 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+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 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. Kølhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tændebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For h er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Væst fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshejden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibeafgift 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. Mæskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Svendborg. Anna Mærsk, Sorensen, ank. Blyth 21./10. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Danzig 24./10. til Petersborg.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 25./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. West Hartlepool 20./10.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Antwerpen 23./10.

Term. Sara, Jensen, ank. Raumo 24./10. — Helene, Sorensen, ank. Dunkerque 23./10. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Riga 20./10. — Agnete, Petersen, afg. Grangemouth 22./10. — Hermia, Hansen, afg. Karrebaksminde 23./10. — Alice, Schultz, ank. Horsens 21./10.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Santos 23./10. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Methil 17./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Archangel 19./10. — Urania, Clausen, ank. London 17./10. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 17./10. — Nordland, Petersen, afg. Korsør 24./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 14./10. — England, Andersen, afg. Bristol 23./10. — Holland, Poulsen, afg. Warkworth 23./10. — Rusland, Madsen, ank. Grao 17./10. — Dronning Olga, Petersen, afg. Marseilles 24./10. — Annette Furness, Larsen, ank. Hull 23./10. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 18./10. — Europa, Hansen, ank. Grangemouth 23./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 23./10. — Frankrig, Friis, afg. Riga 17./10. — Belgien, Nielsen, afg. Malaga 23./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Newport 20./10. — Edison, Sorensen, ank. Petersborg 21./10. — Fulton, Jorgensen, ank. Neapel 21./10. — Newton, Andersen, ank. Almeria 16./10. — Washington, Nielsen, afg. Ghent 24./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 21./10. — Vera, Thing, afg. Howdon Doek 20./10. til Memel. — Freja, Nielsen, afg. Ronne 20./10. til Petersborg. — Hertha, Rasmussen, afg. Neustadt 22./10. til Rotterdam.

Heimdahl. Anine, Leth, ank. Dunkerque 22./10. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Dieppe 25./10. — Martha, Christensen, ank. Rouen 22./10. — Elna, Rathje, afg. Hernosand 19./10. — Therese, Pedersen, afg. Sunderland 23./10. — Simone, Moller, ank. Rouen 24./10. — Jeanne, Löffler, afg. Kronstadt 19./10. — Vera, Riso, afg. Neider Calix 25./10. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 23./10.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Quessant 16./10. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Quessant 17./10. til Port Said. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 17./10. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 20./10. til Saigon. — Cathay, Thomsen, afg. Colombo 11./10. til Suez. — Anamba, Rambusch, afg. Perim 22./10. til Suez. — Bintang, Gabe, afg. Petersborg 22./10. til Kjøbenhavn. — Cambodia, Knudsen, er ank. til Hernosand. — Indien, Berg, er afg. fra Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Rotterdam 22./10. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 21./10. — St. Croix, Christensen, afg. London 22./10.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Stockholm 24./10. — E. M. Dalgas, Moller, ank. Wasa 25./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Boness 23./10. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 24./10. sydg. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Ghent 24./10. — G. Koch, Jorgensen, ank. Swansea 23./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Calais 27./10. — Ajax, Brorsen, afg. Wiborg 21./10. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Burntisland 23./10. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Riga 26./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Hull 23./10. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Velzen 22./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Liverpool 24./10.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Mærddor, Mørk, prajet 16./10. paa 34° N. Br. 16° V. Lgd.

Fans. Sønderho. Elisabeth, Andersen, ank. Cadiz 22./10. fra Havre.

Ærs. Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavns Red 19./10. p. R. t. Antwerpen. — Maren, Albertsen, ank. Fowey 22./10. — Amalie, Andersen, ank. Swinemunde 22./10. — Th. Lohse, Boye, ank. Vånevik 23./10. — Johanne, Stegmann, ank. Wismar 22./10. — Eden, Petersen, ank. Dysart 22./10. — Apollo, Petersen, ank. Kragerø 22./10. — Yrsa, Albertsen, ank. Gibraltar 22./10. — Ceres, Boye, ank. Scarborough 22./10. — Ansgar, Jorgensen, ank. Shoreham 21./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Boston 24./10. — Alf, Rasmussen, ank. Chantenay 23./10. — Ino, Weher, ank. Methil 23./10. — Fuglen, Petersen, ank. St. Vaast 24./10. — H. C. Grube, Svane, pass. Prawle Point d. 21./10. for vestg. — Hebe, Clausen, ank. Gibraltar f. O. 23./10. — Marthing, Friis, ank. Fowey 23./10. — H. C. Christensen, pass. St. Catherines Point d. 22./10. for vestg. — Daanebrog, Christensen, ank. Hamburg 24./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 27. Oktober 1908. — Skoleskibet »Viking«. — Langsomme Sejleres uforholdsmæssig store Tidstab. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Enetorhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
 Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
 Telefon H 120. KJØBENHAVN.

Officielle Bekendtgørelser.

Torsdagen den 29. Oktober førstk., Formiddag Kl. 11, bortselges ved Auktion, som afholdes i Niels Juelagade 6, 1. Sal o. G., det Hr. Kgl. Hof Uhr- og Kronometerfabr. H. E. Holsts Eff. tilhørende Restlager af:

Kompasser, Nathuse, Sekstanter, Oktanter, Log- og Loddemaskiner, Logglas, Tællemaskiner, Kompasser, Magneter, Nivelleringsinstrumenter, en Theodolith, en Drejebænk m. Udveksling m. m. m.

som paa Grund af denne Forretningsafdelings Ophør realiseres,

Eftersyn:

Tirsdagen den 27. og Onsdagen den 28. Oktbr. fra Kl. 9—2.

Kataloger faas hos Undertegnede.

Chr. Hee's Eftflg.

Niels Juelagade 6. Tlf. 3581.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
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 7282.

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. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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 henbørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr. „Mehren“.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankrø. Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smøde- og Maskinværksted
Gasværksbavnen.

Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bankerkul m. m.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISER

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 69.

Kjøbenhavn, Fredag den 30. Oktober 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
4 Ophalingsbeddinger.
Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladeen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Adr.: St. Annæ Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
-------------------------------	--	---	---	------------------------

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CONSTANTIN BÉNAUD
Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Russia.
Telegr.-Adr.: „Benuge“.
Telegr.-Adr.: „Benuge“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.: „Vanhaerst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prfslønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlakibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

Sømandshøjskolen, Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. maanedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. KANADA

Udkommet er:

NAUTISK ALMANAK

for 1909.

Udgivet af

J. A. D. Jensen
Navigationsdirektor.

50 Øre.

Faas i Bogladene. **G. E. C. Gad**

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Skib til Salg.

En For-and-aft Skonnert, 39,57 Brutto Tons, i fuldstændig sejlferdig Stand, er billig til Salg. Bilet, nrk.: „371“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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“

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1.200.000, Reservefond Kr. 600.000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Gammel Strand 34

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

Skib til Salg.

Skonnert „Charlotte“ af Nakskov, drægtig 79⁰⁰/₁₀₀ Tons, er, hvis Handel kan ske straks, billig til Salg ved Henvendelse til

Flsker A. Madsen
Ohnsevig
pr. Horslunde, Lolland.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Jagt

„Lavrine Mathilde“, drægtig 21,24 Tons, laster c. 1000 Cnt., staar i Bogø Assurance, godt vedligeholdt, er til Salg straks paa Grund af Sygdom. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Ejeren

Skipper H. Rasch
Ørstedsgade. Rudkjøbing.

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 Roster og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre — „Hasna“ Lossehjul.

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumperetc.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 30. Oktober 1908.

De nordatlantiske Dampskibsselskaber. Stockholm, 27. Oktober. (Ritz. Bur.) Bankdirektør Knut Wallenberg har i »Stockholms Dagblad« udtalt sig om det projekterede Samarbejde i Atlanterhavstrafiken. Hovedsagen er for Sverig at faa en velordnet, regelmæssig og direkte Forbindelse med De forenede Stater. en Forbindelse, der kan transportere svenske Varer uden Omladning og til moderate Fragter, og som fremfor alt bliver af varig Natur. Hvis en saadan Forbindelse kunde tilvejebringes udelukkende ved svenske Baade, vilde det være heldigst, men den fornødne Kapital kan for Øjeblikket ikke skaffes tilveje i Sverig. At den svenske Stat, under de nuværende Forhold, skulle ville støtte Sagen med det store Beløb, hvorom der her er Tale, er utænkeligt. En anden Plan var derfor bleven udarbejdet, efter hvilken Gøteborg vil blive sat i direkte Forbindelse med New-York ved en Damper egentlig. Dette vilde være muligt ved en Sammenslutning af samtlige nordiske Interesser, uden Statslaan og uden Statssubvention. Hvert Land, Sverig, Danmark, Norge og Rusland skal fra Begyndelsen ved særlige Selskaber indsætte et lige stort Antal Skibe, ialt 8. Naar Trafiken kræver et større Antal, forøger det Land, der har den største Trafik, Baadens Antal. Landgangsplads har man sikret sig i New-York, og ved Styrken af denne Sammensætning kan man paaregne en Overenskomst med de nu bestaaende Linjer.

Fra Korsør Byraad's Havneudvalg skrives til os den 26. Oktober:

I Anledning af »En Skibsførers« Meddelelse i *Dansk Søfartstidende* for 23. d. M. Side 567 beder jeg Dem oplyse Deres Læsere om, at Ministeriet for nogle Dage siden har approberet, at der til Hjælp for Sejladsen gennem Halskovbroen anbringes et Par Duc d'Alber, og at disse vil være anbragt inden kort Tid, hvorved al »trouble« og Ubehagelighed ved Sejladsen gennem Broen vil blive undgaet.

Nanke.

Passeret Vrag. Den 24. Oktober om Morgenen passerede vi en sunken Damper, hvis Mastetop ragede c. 20' over Vandet. Dampere er sunken paa 14 à 15 Fv. Vand og ligger meget farlig for Sejladsen, 18 Kml misv. S. V. $\frac{1}{2}$ S. fra Haaks Fyrskib. $52^{\circ} 41' 5''$ N. Brd. $4^{\circ} 6'$ Ø. Lgd.

R. Friis,

Fører af S/S »Frankrig« af Kjøbenhavn.

Vejroversigt over Nordatlanterhavet for November Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket over Nordatlanterhavet 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 andel, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis Optraeden af Omraader med lavt Tryk, der med samt de omgivende stormende Vinde i flere Dage holder sig paa meget nær samme Sted. Saadanne Systemer forekommer mellem Kap Verde, Azorerne og Kanalen.

NØ. Passatens Nordgrænse og SØ. Passatens ækvatorale Grænse har kun i ringe Grad ændret deres Be-

liggenhed, 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 overalt, men dog navnlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed (29,6 pCt.) ligger paa 40° — 45° N. Brd. 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.

Taaagehyppigheden 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. Taaage.

Is forekommer sædvanligvis meget sjældent i November paa de Breddegrader, hvor Trafiken i Almindelighed foregaar.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Oktober, at der udfør og i Belle Isle Strædet endnu i Oktober er set forholdsvis mange Isfjælde. Fra Østkysten og endog fra Sydkysten af New Foundland er der i September meldt enkelte Isfjælde, ligeledes fra de store New Foundlandsbanker, ved hvis Østrand der baade i September og Oktober er set en Del Is.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Højden af Kap Halleras end i Oktober, ligeledes synes den sydgaende Labradorstrøm ved Østrenden af Bankerne at tage af.

Nordækvatoralstrømmen tager derimod betydelig til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Brd. til 6° — 7° N. Brd. — 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.

Skibsfører Peter Christian Jensen Møllerup.

Uden forudgaaende Sygdom afgik Kaptajn Møllerup den 19. ds. pludselig ved Døden.

Møllerup, der var født d. 8. April 1841, var en af D. F. D. S.'s ældste Førere, idet han ved Selskabets Stiftelse d. 1. Januar 1867 indtraadte i dette som 1ste Styrmand i Dampskibet »Anglo Dane«. Forinden havde han, efter at han havde taget Bredde Eksamen i Kjøbenhavn i 1859 og Længde Eksamen i 1861, sejlet i 7 Maaneder som 2. Styrmand fra England og 2 Aar i samme Stilling i Dampskibene »Odin« og »Anglo Dane«; den 1. Marts 1871 overtog han Førelsen af S/S »Odin«, og den 1. September 1873 overtog han Dampskibet »Phoenix«. Med dette Skib oplevede han en ganske morsom Episode, idet han i Oktober 1875 i Nordsøen blev opbragt af en hollandsk Kanonbaad og indbragt til Vlissingen, hvor der blev sat væbnet Magt om Bord for at forhindre, at Skibet afgik forinden der var stillet Sikkerhed for et Beløb som Erstatning for, at »Phoenix«

i Foraaret samme Aar havde oversejlet en hollandsk Tjalk som sank. Efter at der var stillet Sikkerhed for Beløbet fik »Phoenix« atter Lov til at fortsætte Rejsen.

Den 1. September 1876 ansattes han som Fører af Dampskibet »Christian IX«, hvilket Skib han førte i 26 Aar, hovedsagelig i Ruten Königsberg—Kjøbenhavn—London.

I August 1887, da Skibet laa under Losning paa Toldboden, besvimeede nogle af de i Lasten beskæftigede Arbejdere paa Grund af nogle giftige Dunster fra Klude-



baller, hvoraf Ladningen bestod. Kaptajn Møllerup lod sig da fire ned i Lastrummet gentagne Gange, med stor Fare for sit eget Liv, og reddede derved flere af Arbejderne samt 1ste Styrmand, den nuværende Fører af S/S »Laura«, Kaptajn A. Aasberg, som ogsaa var gaaet derned i den Hensigt at yde Hjælp. Desværre mistede ved denne Lejlighed tre af de angrebne Arbejdere Livet. For denne Daad dekoreredes han med Medaillen for ædel Daad. Fra August 1902 til 31. December 1903 fungerede han som Skibsinspektør ved Selskabet sammen med den nuværende Skibsinspektør Kaptajn Tidemand og tog derefter sin Afsked af Selskabets Tjeneste. Kapt. M. var til for kort Tid siden Medlem af Bestyrelsen for Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.

I 1876 udnævntes han til R. af Dbg. for Observationer til Meteorologisk Institut i 25 Aar; han var desuden dekoreret med Erindrings Medaillen for 2. slesvigske Krig.

Efter hans Ønske foregik Begravelsen i al Stilhed, idet Liget blev brændt og Asken begravet paa Garnisons Kirkegaard den 24. ds. Kapt. M. var en statelig Skikkelse, en særdeles pligtopfyldende Skibsfører, der var højt anset i sin Stilling som saadan.

Skoleskibet „Viking“.

Vi har fra en forhenværende Sejlskibsfører modtaget følgende:

I det norske Tidsskrift »Teknisk Ugeblad« findes oplaget et Foredrag, som Afdelingschef for norsk Veritas, Ingeniør Thv. Larsen har holdt i Bergen angaaende Skibes Nedladning, Sødygtighed, Stabilitet o. s. v., hvilket ganske sikkert tør paaregne en Del Interesse i Forbindelse med det endnu aktuelle Spørgsmaal »Viking«.

Naar jeg mener, at dette Foredrag maa have Inter-

esse, da er det ikke alene fordi, som »Vikings« Bestyrelse udtaler i *Dansk Søfartstidendes* Nummer 63: »at saadanne Beregninger er imidlertid af ret vanskelig Natur og lidet kendt af Søfolk«; men nok saa meget fordi samme Bestyrelse mener, at dens Beregninger er »fuldkommen uangribelige«.

Jeg tillader mig at gengive følgende Uddrag af ovennævnte Foredrag:

»I Skibskonstruktion er der faa Spørgsmaal, som helt korrekt eller bestemt kan afgøres alene ad teoretisk Vej, og disse sidste er gerne af underordnet Karakter.

De fundamentale eller principielle Problemer angaaende Styrke, Stabilitet og Sødygtighed er for komplicerede til med Sikkerhed helt at kunne afgøres matematisk. Selv de til Dato bedste Beregningsmetoder er ikke direkte anvendelige paa et Skibs virkelige Forhold i Søen, men er kun anvendelige paa antagne Tilfælde af saa enkel Karakter, at de kan matematisk behandles. Mange af disse Beregninger er fløgt udspekuleret, og dette gør, at deres Betydning gerne overvurderes; men for praktisk Anvendelse maa de altid bedømmes efter deres Værd, og kun paa den Maade kan man komme til et nogenlunde sikkert Resultat.

Spørgsmaalet om et Skibs Sødygtighed er af den største Vigtighed, og hvor meget Reserveredplacement eller Reserverelystedevne et Skib skal have for at være fuldt sødygtigt, er vanskeligt at sige og kan ikke helt afgøres teoretisk.

Det samme er Tilfældet med Styrke og Stabilitet. Det, som altid maa danne Grundlaget, er de praktiske Erfaringer, som vi har haft og altid maa have.

Naar »Vikings« Bestyrelse i førnævnte Nummer af *Dansk Søfartstidende* fortæller os, at der er foretaget Beregninger over Skibets Stabilitet med forskellige Laster for at sikre Skibet en passende Stabilitet og derved forhindre, at en med saadanne Forhold ukendt Skibsfører begaar skæbnesvangre Fejltagelser, og naar det endvidere hedder: »Vor Beregning er imidlertid fuldkommen uangribelig«, da synes det mig, at det er fuldt berettiget at spørge: »Hvem har nu Ret, »Vikings« Bestyrelse, eller Forfatteren af det ovenfor citerede Foredrag?«

Bestyrelsen synes at lade haant om al praktisk Erfaring, opstiller sine Beregninger og stoler saa sikkert paa disse, at den forsikrer, de vil kunne afværge skæbnesvangre Fejltagelser ved Lastning af »Viking«.

I Foredraget løstes den praktiske Erfarings Fane højt, saa højt, at der siges: »Det, som altid maa danne Grundlaget, er de praktiske Erfaringer, som vi har haft og altid maa have.«

Ja, hvem skal man tro!

Saa meget er sikkert, »Viking« selv bryder sig fejl om al »Teori« — den vælter for et godt Ord og en Smule Vind, skønt »Teorien« har befaleet den at opføre sig ordentlig, og den sejler stolt rundt Kap Horn med c. en Fjerdedel af sin tunge Last i Overrummet, skønt »Teorien« har befaleet den at tage samme Fjerdedel i Underrummet.

Det synes mig virkelig, at de Beviser, som »Viking« selv har leveret paa »Teoriens« Uholdbarhed, sammenholdt med ovenstaaende Udtalelser af en Fagmand, ikke uden videre kan ignoreres, og det vil sikkert blive et utaknemligt Arbejde for »Vikings« Bestyrelse, hvis den vil forsøge at faa praktiske Sømænd til at gøre dette.

Naar derfor »Viking« sendes paa Tur igen, uden at dens Fører har den fornødne Praksis, saa maa og kan dens Bestyrelse ikke forlange, at nogen praktisk Sømænd skal godkende dette.

Idet »Vikings« Bestyrelse erklærer Skibet for et ypperligt Søkib, da formener jeg, den maa være kommen til denne Bedømmelse efter de lagttagelser, man har

gjort paa Hjemrejsen med den tunge Last; thi Udrejsen, hvor Skibet har været letlastet, vil ikke kunne have afgivet noget paalideligt i denne Henseende.

Heraf er man berettiget til at slutte, at Føreren har gjort rigtigt i at fravige Bestyrelsens Ordre med Hensyn til Placeringen af Salpeterlasten, og at han har lastet sit Skib erfaringsmæssigt og sømandsmæssigt korrekt; men den logiske Følge bliver da igen, at Bestyrelsens Ordre har været forkert, og man kan ikke afvise den Paastand — at hvis Skibet var blevet lastet efter Ordre, vilde Rigningen være slingret over Bord, som en blot og bar »Mythe«.

Selvfølgelig er det umuligt at være sikker paa, at et saadant Uheld vilde være indtruffet, men Bedømmelsen af, hvor stor Fare der har været forhaanden, tilkommer fornuftigvis dem, som har været om Bord og har Forstand derpaa, og ikke andre, der til en vis Grad savner disse Betingelser.

I Bestyrelsens Redegørelse i det oftnævnte Nummer af *Dansk Søfartstidende* forekommer følgende Udtryk: »Skibets Sejlareal, som belinger Rejsningens Højde, . . . eller omskrevet paa en anden Maade: Til et vist givet Sejlareal svarer en bestemt Højde i Rejsning.

Maa jeg tillade mig at forespørge den ærede Bestyrelse for »Viking«, hvilke Beregninger, der ligger til Grund for denne Paastand. (Jeg ønsker nemlig ikke at henvende mig paa Kontoret, idet Bestyrelsen har sat det som en udtrykkelig Betingelse, at Beregningerne kun forevises virkelige Sagkyndige — saa meget kan man nok læse mellem Linierne, at der underforstaas »kun« — og jeg ønsker ikke at underkaste mig Bestyrelsens Dom i denne Henseende).

Ovennævnte Udtryk kan ikke uden videre godkendes.

Man maa jo dog huske paa, at det aldeles overvejende Sejlareal paa »Viking« er anbragt i Raasejlene, og som Følge deraf vil Rejsningens Højde — med et bestemt Sejlareal — for en stor Del være afhængig af, hvor brede Raasejlene bliver gjort, og ligeledes vil det større eller mindre Sejlareal, der anbringes i Bomsejl, Stagejl og Forsejl øve sin Indflydelse.

Saaledes er min Opfattelse — og mon den ikke i Grunden er rigtig nok — i alt Fald imødeser jeg med Ro de Modbeviser, »Vikings« Bestyrelse maatte fremkomme med.

S.

Fyrskib ved Falske Bolsax.

Vi har modtaget følgende:

I en Redegørelse fra Fyrvæsenet for nogle Aar siden meddeltes der, hvilke Forbedringer paa Fyrvæsenets Omraade, der agtedes udført i Løbet af de næste 10 Aar, nemlig: Et Fyrtaarn paa Hyllekrog, et Fyrtaarn med Gasfyr, paa Kobbergrund, et Fyrtaarn paa Qvartusgrund, et Fyrtaarn med Gasfyr paa Bolsaxen, eller Falske Bolsax, og andet mere. Fyrtaarnet paa Hyllekrog og Gasfyrtaarnet paa Kobbergrund er nu fuldført, og nu maa Turen snart komme til Fyrtaarnet paa Qvartusgrund og Gasfyrtaarnet paa Bolsaxen.

Vilde det ikke være rettest, forinden der begyndtes paa Bygning af et Gasfyrtaarn paa Bolsaxen, at overveje, om et selvpassende Gasfyr paa dette Sted vilde være tidssvarende.

Farvandet mellem Refsnæs, Samsø og Fynshoved er et af de vanskeligste Steder i Store Belt at besejle i mørkt, tykt og daarligt Vejr, hvilket ogsaa bevises ved, at det ikke er saa faa Skibe, der i Tidens Løb er forlist eller havareret der. Dette har de ærede Fyrautoriteter ogsaa Forstaaelsen af, idet det paatænkes at bygge et Fyrtaarn med Gasfyr paa Bolsaxen; men et

saadant selvpassende Gasfyr, det er »Noget«, og det er »Intet«. Der meddeles ofte gennem »Bekendtgørelser for Søfarende«, at snart er dette, snart hint Gasfyr i Uorden eller slukket. Saadanne upaalidelige Fyr burde ikke anbringes ved en Hoved-Søvej paa et saa fremtrædende Sted, som Farvandet ved Bolsaxen er; tilmed deler dette sig her i tvende Retninger, Hovedfarvandet Syd eller Nord paa gennem Store-Belt, (den egentlige Hovedforbindelse mellem Nord- og Østersøen), og Farvandet Vest paa gennem Lille-Belt.

Blev derimod et Fyrskib anbragt NØ. eller ØNØ. for Falske Bolsax, vilde dette være en udmærket Vejledning for Skibene baade Nord, Syd og Vest efter; men til mere Nytte end Fyret vilde et kraftigt Taagesignalsapparat om Bord i Fyrskibet være til Vejledning for Sejladsen i taaget Vejr.

Der findes ingen Taagesignalsstationer paa den lange Strækning fra Schultz Grund Fyrskib til Tranekjær Fyr paa Langeland. Betragter man nu Søkortet og ser, hvor vanskeligt og fuldt af Grunde det paagældende Farvand er, da maa man undres over, at der ingen Taagesignalsstationer findes, men det maa være begrundet i, at der ingen Steder findes paa Land, hvor en Taagesignalsstation kan oprettes med den forønskede Nyllevirkning.

Men et Fyrskib med Taagesignalsapparat, anbragt paa ovennævnte Sted, vilde gøre Fyldest i enhver Henseende og blive en udmærket Støtte for Navigeringen gennem Store-Belt.

Thurø, d. 25. Oktober 1908.

O. P. Jensen,
Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Tages den fremrykkede Aarstid i Betragtning, er Situationen paa Fragtmarkedet gennemgaaende meget utilfredsstillende, og desværre er der nu ingen Udsigt til, at vi vil faa nogen Bedring af nævneværdig Betydning at se i Aar. For Østersøens Vedkommende, det Marked, som i første Række betyder noget for den danske Skibsfart, er det kun St. Petersborg og Kronstadt, som hidtil viser nogen Bedring, og det er slet ikke udelukket, at Fragterne vil stige yderligere, da der jo ikke er lang Tid tilbage, inden Skibsfarten hører op. Foreløbig er Raten for Korn steget fra $1/1\frac{1}{2}$ til $1/3$ à $1/3\frac{3}{4}$ Hvedebasis London eller Rotterdam, medens der for Pulpwood til Rotterdam betales Mk. $22\frac{1}{2}$ pr. Favn og for Kortprops til Englands Østkyst 27/6. Man skulde tro, at Nordbotten vilde følge Trop, men hidtil har der ikke vist sig noget Tegn i den Retning, hvortil Grunden er den, at der er meget faa Laster at afskibe endnu. Vender vi os bort fra Østersøen er det desværre et saare sorgeligt Billede, der viser sig, baade paa de hjemgaaende og de udgaaende Markeder, idet Udbudet af Tonnage overalt er større end Efterspørgslen, hvorved Befragterne decideret har Overtaget, hvilket de i rigeligste Maal benytter sig af. Ved den nu nær forestaaende Lukning af Hvidehavet, St. Lawrence, Azoff og en stor Del af Østersøen, vil der blot komme endnu mere Tonnage ind paa de andre Markeder, som derved vil trykkes yderligere, ja der vil maaske næppe kunne opdrives tilstrækkelige Laster for nogen Pris, og dette vil tvinge Rederne til Oplægning enten de vil eller ikke.

Det østlige Marked har kun haft faa Laster. Bombay betalte for en enkelt December Baad 13/6 Dødvægt til én Havn U. K. eller Kontinentet, 14/ to Havne. Ellers sluttedes der Ertis til 10/9 Bombay/Middlesbro, 11/6 Manchester, samme Rate Marimagoa/Antwerpen. For Juli fra Kalcutta er 15/ à 16 sidst betalte Rater til Dundee. Nogle Baade sluttedes med Korn fra Sydaustralien til

23/ to Lossehavn U. K. eller Kontinentet pr. December/Januar.

Sortehavet etc. viser uendelig ringe Aktivitet for Aarsliden, og Raterne er særdeles lave. Fra Odessa eller Nikolajeff noteres nominelt kun 5/3 for store Baade til udsøgt Havn, 5/9 betales til Hamburg, og Sulina indicerer kun 5/6 L. H. A. R. pr. November. Azoff synger snart paa det sidste Vers, men betaler dog kun 7/ »any«, og samme Rate er betalt fra Donauen til L. H. A. R. pr. prompt, 7/3 pr. 15/30. November, alt for større Dampere.

Middelhavet tog en Del Baade, men Raterne giver gennemgaaende Underskud, og en Mængde Dampere blev sendt i Ballast til Wales eller til Nordamerika. Fra Aleksandria betales saa lavt som 5/6 for Bomuldsfrø til Hull, 6/ London, 7/ U. K. For Erts blev der sluttet til 4/9 Karthagena/Middlesbro, 4/6 Almeria Pier/Barrow, 4/9 Almeria Havn/Middlesbro, 8/ Huelva/Savannah, »fri despatch«, endvidere 6/3 Benisaf/Newport, 7/1¹/₂ Villaricos/Rotterdam eller Middlesbro, »full terms«. Bilbao er lavere paa Basis af 3/6 Cardiff, 4/ à 4/1¹/₂ Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika fragtede ogsaa ret livligt, men grundet paa det rigelige Tilbud af Tonnage, som kommer ud i Ballast fra Evropa og Sydamerika, er Raterne overordentlig lave. For Netto Charter fra Golfen sluttedes en Række Baade til 8/6 à 9/ Basis én Ladehavn til én Lossehavn, medens der til Danmark betales 9/9 à 10/ Basis én Lossehavn pr. November. For Tømmer betales 75/ à 77/6 til to Lossehavne Kontinentet og U. K. Ogsaa Savannah tog en Del Baade til Rater varierende mellem 23/9 og 28/9 paa Form »O«, alt efter Kubikindholdet. De nordligere Havne har ikke fragtet saa meget. Filadelfia betalte 1/6 for Korn til udsøgt Havn, og New York 2/3 for en mindre Baad til Lissabon. For Bomuld fra Wilmington betales 18/6 til Liverpool eller Bremen.

La Plata Markedet ligger næsten ganske livløst for dette Aars Lastning, og selv Dampere af »handy« Størrelse har næsten ikke været til at placere for prompt Lastning. Sidst betalte Rate fra Rosario til U. K. eller Kontinentet er 9/3 O. C. ÷ 6 d. Pr. 15. Januar/15. Februar betales 14/6 fra San Lorenzo Grænsen, og pr. Februar/Marts 14/ fra Bahia Blanca.

Østersømarkedet er som omtalt fastere for St. Petersborgs Vedkommende, og en Række danske Dampere sluttede derfra til nogenlunde lønnende Rater. For Kortprops til Kulhavn paa Englands Østkyst betales 27/ à 28/ pr. indt. Favn, til Calais eller Dunkerque Frcs. 31/32, og for Pulpwood til Rotterdam Mk. 22¹/₂ pr. Favn. Vejret holder sig mildt, og foreløbig er der ingen Udsigt til Lukning de første 14 Dage. De sydligere Havne ligger flovt. Saaledes noteres Riga kun 20/ D/B. til Østkysten, Frcs. 25/26 Antwerpen, Frcs. 27 Rouen, Hfl. 12¹/₂ Kappbjælker til Holland. Libau noteres uforandret 9¹/₄ d. Havrebasis til Rotterdam, Mk. 12 à 12¹/₂ pr. 2,000 Kilo Havre til Weseren eller Emden. For D/B. B. betales Frcs. 32¹/₂ Jacobstad/Antwerpen (300 Stdr.), fra Gelle til Rotterdam Hfl. 10 D/B. (740), og fra Råfsø til Rotterdam Hfl. 11 (1,050).

Kulfragterne er helt igennem lavere, til Middelhavet gennemgaaende 3 d. à 6 d. pr. Ton. Til Østersøen er der ganske overordentlig faa Laster, og Raterne holder sig uhørt lave for Aarsliden. Fra Østkysten sluttedes der sidst til 4/ Blyth/Reval (1,500), 4/1¹/₂ Tyne/Stockholm (2,700), 3/6 Forth/Swinemünde (1,800/2,700), 3/9 Tyne/Stettin (2,800), 4/6 Forth/Nakskov (1,600), 4/ Svendborg (1,500), 3/9 à 3/10¹/₂ Kjøbenhavn eller Aarhus (1,500/1,600), 6/ à 6/1¹/₂ Tyne/Genna, 6/3 Cette, 5/10¹/₂ Piræus, 6/3 Port Said, 6/ Dunston/Karthagena. Fra Cardiff sluttedes der til 5/3 Libau, 4/9 Aalborg, 5/ à 5/3 Lissabon, 7/ Nizza (1,700), 6/3 à 6/4¹/₂ Barcelona, 5/9 à 6/ Genua, samme Rater Port Said, 6/9 à 7/ Dakar, 7/9 Monte Video.

Havarier og Forlis.

Reservefyrskipet, der skulde ndlægges i Stedet for det beskadigede »Skagen Rev« Fyrskip, blev under Udlægningen paasejlet af Fyrskipet »C. F. Grove« og fik Skade paa Stævnen og Mesannast. Skibet er indbragt til Frederikshavn for Reparation.

Wind, Skonnert af Viken, er ankommen hertil læk og med Bundskade efter Grundstødning i Skærgaarden.

Svip, Skonnert af Marstal, kom paa Rejsen fra Halvik til Kiel paa Grund ved Pataholm. Skibet kom atter flot med Assistance og er indslæbt til Kalmar med Skade i Bunden.

Brøholm, Dampskib af Kjøbenhavn, er ankommet til Aarhus fra Burntisland med en Ladning Kul efter en stormfuld Rejse. Skibet har faaet en Del ovenbords Skade, særlig paa Kommando-broen, der reparerer i Aarhus.

Erna, Skonnertbrig af Faaborg, er paa Rejsen fra Rotterdam indkommet til South Shields med Tab af Stænger og Mersemaa. Skibet blev ved Horns Rev overfaldet af en S. O.-Storm og havde en haard Torn.

Carl Morek, tremastet Skonnert af Thuro, har paa Rejsen fra Brevik til Ramsgate været paa Grund ved London. Skibet kom flot ved Højvande og fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Vendsyssel, Dampskib af Kjøbenhavn, har i Kieler-Kanalen været i Kollision med Dampskibet »Ida« af Bergen. »Vendsyssel« maatte sættes paa Land for ikke at synke. »Ida« fik mindre ovenbords Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

I Lordags tiltraadte den af Flensborg Skibsværft for Rederifirmaet A. Kirsten i Hamburg byggede Fragtdamper »Jessica« sin første Rejse. Officiel Provefart blev ikke foretaget. Damperen har følgende Hoveddimensioner. Største Længde 237 Fod, største Bredde 33 Fod 2 Tommer, største Dybde 17 Fod 7 Tommer. Bæreevne er c. 1700 Tons med 16 Fod 6 Tommer Dybgaende ved Sommerfrihavn.

Maskinen er en Tregangsmaskine af 550 ind. H.K., der giver Skibet en Fart af c. 10 Knob i Timen.

En Vragodelægger. »Shipp. Gaz.« bringer fornylig en Beskrivelse af en ny Vrag-odelægger »Seneca«, om hvilken Bladet siger, at den er den eneste i sin Art, som flyder paa Vandet.

Den er bestemt til at befri Atlanterhavskysten for flydende Vrag og andre Farer, som kau true Skibsfarten, og er bygget af Newport News Shipbuilding and Drydock Company. »Seneca« er en Enkeltkrue-Damper, der er 204 Fod lang, 34 Fod bred, 17 Fod dyb og med 15 Fods Dybg. Den maaler 1,500 Tons Brutto Register og er udrustet med Tregangs-Maskine, med Cylindre paa 19, 30 og 42 Tommer og et Stempelslag paa 40 Tommer. Den har Hjælpe-maskine til elektrisk Belysning, deriblandt et stærkt Sogelys, Damp Ankerspil forude og Damp-Bugserings Grejer agter paa Hoveddækket. Endvidere bliver den udrustet til at foretage Sprængninger og forsynet med trådløs Telegraf. Hurtigheden vil blive c. 12 Knob. Dens Besætning vil komme til at bestaa af 70 Mand med ni Officerer. Skibets faste Station forventes at ville blive Tompkinsville, Staten Island.

Karl Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 29./10.). Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 27./10. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 28./10. — Algarve, Borries, afg. Brahestad 26./10. til Koivusaari. — Anglo Dane, Wieneke, dokker i Helsingør. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Lissabon 23./10. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 21./10. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./10. til Boston. — Aruo, Strubberg, afg. Toulon 28./10. til Denia. — Aurora, Fischer, ank. Riga 27./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Petersborg 25./10. — Beira, Lunge, afg. herfra 24./10. til Port Vendres. — C. F. Tiotgen, Thomsen, afg. New York 22./10. til Kristianssand. — Chr. Brøberg, Mortensen, pass.

(Fortsættes Side 587.)

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.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2534. Fyr forandres. Fyrskibet »Svinbådan«, Sundet, Sverig. Om trent den 10de November 1908 forandres Fyrene paa Fyrskibet »Svinbådan«. Det skal da fra et Taarn vise et rødt Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Skibet har Papgejemast. (Kort Nr. 127, 144, 156, 160, 181, 187, 210 og 211). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2097. Kjøbenhavn 1908).

2535. Oplysning. Fyrskibet »Øskarsgrundet«, Flinterønden. Fyrskibet »Øskarsgrundet« har nu Taarn til Fyrapparatet og ingen Ballon paa Toppen. (Kort Nr. 127, 156, 160, 182 og 210).

2536. Fyr slukket. Klagstorp. Fyr tændt. Klagshamn. Sundet. Paa Klagshamn Ladebro er det ny Fyr tændt. Det er et Fyr med En-Formørkelses hver 5 Sek. Lyset er hvidt fra S. til S. 33° V., grønt fra S. 33° V. til S. 84° V., hvidt fra S. 84° V. til S. 88° V., rødt fra S. 88° V. gennem V. til N. 70° V., grønt fra N. 70° V. til N. 25° V., hvidt fra N. 25° V. til N. Flammens Højde: 5,5 m. Lysevnen for hvidt Lys 6 Sm, for rødt 4 Sm og for grønt 3 Sm. Linsapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrtaarn.

Klagstorp Fyr er slukket. (Kort Nr. 127, 156, 160, 182 og 210). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 994. Kjøbenhavn 1908).

2537. Forandring af Lysvinkel. Skanör Fyr. Sundet. Den 31te Oktober 1908 forandres den røde Vinkel i Skanör Fyr, der lyser fra N. 54° V. til N. 21° V., til at vise grønt Lys. I øvrigt bliver Fyret uforandret. (Kort Nr. 127, 139, 156, 182 og 210).

2538. Karantæneplads. Enholmen. Slite. Gotland. Ved Enholmen er oprettet en Observationsplads for Skibe, som kommer fra kolernsmittet Sted. Den er afmærket med 6 gule Bøjer.

2539. Elektrisk Ledning. Svanösund. Angermanälven. Bottniske Bugt. Over Svanösund er anbragt en elektrisk Ledning i 40 m Højde over Vandet. 62° 54' N. Br. 17° 52' Ø. Lgd.

2540. Grunde afmærket. Ålands Distrikt. Finland. S. for Granhamns Sten er udlagt en Vager paa 60° 0' 18" N. Br. 20° 18' 34" Ø. Lgd. V. for Notvikens Sandref er udlagt en Vager paa 60° 13' 20" N. Br. 20° 13' 50" Ø. Lgd.

*) 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.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2562. Tænding af Fyr. Terceira. Azorerne. Den 4de November 1908 tændes paa Punt Quimada (Serreta) paa Terceira V.-Kyst et Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser en Gruppe af to Blink, hvidt og rødt. Flammens Højde: 95 m. Synsvidden: 18 Sm. Snejapparat af 5te Orden. Firkantet, c. 13 m højt Taarn. Fyret lyser fra N. 56 1/2° Ø., tæt til Punt Raminho gennem N. til S. 34 1/2° V., tæt ved Punt Serreta. 38° 45' 45" N. Br. 27° 23' 0" V. Lgd. (Kort Nr. 91).

2563. Grund fundet. Whitehead Island NØ. Muscle Ridge Channel. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En farlig 5,5 m Klippegrund er fundet c. 1 1/2 Kbl. N. 50° Ø. fra Whitehead Fyr. Mellem Grunden og Land er der 14 m Vand.

2564. Fyrskibet »Pollock Rip« atter udlagt. Massachusetts. Fyrskibet »Pollock Rip« Nr. 47 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2341. Kjøbenhavn 1908).

2566. Inddragning af Fløjteønde udsat. Hen and Chickens. Buzzards Bay. Massachusetts. Inddragningen af Hen and Chickens Fløjteønde Nr. 1 A, c. 3/4 Sm S. 49° V. fra Fyrskibet »Hen and Chickens«, er foreløbig udsat. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2230. Kjøbenhavn 1908).

2568. Vrag borttaget. New Haven Harbor. Long Island Sound. Connecticut. Vraget af Skonernten »Menawa«, der laa sunket ud for New Haven Harbor, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2004. Kjøbenhavn 1908).

2567. Fyrskibet »Five Fathom Bank« midlertidig ombyttet. New Jersey. Fyrskibet »Five Fathom Bank« Nr. 79 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 2. Fyrene er uforandret, men Taagsignal gives med Horn eller Klokke, i Stedet for med en 12 Tommer Dampfløjte. Det giver ikke Undervands Taagsignal.

2568. Lystønde udlagt. Horseshoe Shoal. Delaware River. Den sorte Stumtønde ved Horseshoe Shoal SØ-Side er ombyttet med en sort Lystønde, Horseshoe Shoal Lystønde Nr. 37, der viser hvidt Lys med Formørkelses Lys 10 Sek., Morke 10 Sek. Om Vinteren ombyttes den med en sort Spiritønde Nr. 37.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2569. Fyr slukket. Tampa Cut Nr. 6. Hillsboro Bay. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Den 3die Oktober 1908 slukkes Tampa Cut Fyr Nr. 6, som staar i 2 m Vand paa NØ-Kanten af N.-Enden af den gravede Rendø i Hillsboro Bay, og Fyrbeaken borttages. 27° 56' 18" N. Br. 82° 27' 23" V. Lgd.

2570. Havnefyr. Salina Cruz. Mexiko. Fyrene ved Indløbet til Salina Cruz Havn er nu saaledes: Paa den Ø.-lige Bølgefyrders Hoved et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. 16° 9' N. Br. 95° 11' V. Lgd. Paa den V.-lige Bølgefyrders Hoved et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m.

2571. Afmærkning. Laguna de Terminos. Bay of Campeche. Gulf of Mexiko. I Løbet i det V.-lige Indløb til Laguna de Terminos ligger Tønderne nu saaledes fra Vigia Point Fyr: Sort Tønde Nr. 1 i N. 29° V. 5,0 Sm. Sort Tønde Nr. 3 i N. 45° V. 3,0 Sm. Sort Tønde Nr. 5 i N. 67° V. 2,0 Sm. Sort Tønde Nr. 7 i S. 83° V. 9 Kbl. Rød Tønde Nr. 4 i S. 15° Ø. 9,7 Kbl. Vigia Point Fyr: 18° 38' N. Br. 91° 51' V. Lgd. Fyret tæt ved den indianske Landsby ligger 2,0 Kbl S. 82° Ø. fra den i Kortet angivne Plads. 18° 37' 46" N. Br. 91° 54' 52" V. Lgd.

2572. Fyr tændt. Honduras Bay. Guatemala. I Honduras Bay er følgende Fyr tændt: Et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, paa Cape Three Points. Synsvidden: 10 Sm. Det lyser mod N. og NNØ, men er skjult nær Land mod Ø.

2541. Grund fundet. Nerva NØ. Finske Bugt. Rusland. En 8 $\frac{1}{2}$ m Grund or fundet 3 $\frac{1}{2}$ Sm N. 40° Ø. fra Nerva Fyr. Paa Grunden er udsat en rød og hvid stribet Slage med rødt Kryds. 60° 17' 6" N. Br. 28° 1' 18" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2542. Fyr alter tænkt. Ryskar. Finske Bugt. Ryskar have Fyr er alter tænkt. Det er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 40° V. gennem N., Ø. og S. til S. 10° V. Flammens Højde: 3 $\frac{1}{2}$ m. Hvidt, oliekaet Taarn. Ryskar Ledelyr er ovet i N. 52 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og S. 52 $\frac{1}{2}$ ° V. 60° 6' 1" N. Br. 24° 51' 4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2375. Kjøbenhavn 1908).

2543. Grund fundet. Kertel. Dagø N.-Kyst. Møgn Sund. En 3 $\frac{1}{2}$ m Grund or fundet tæt Ø. for Kertel Ledelyrinie, og 2 Sm N. 13° V. fra Kertel Kirke. Spiritunden med to Flag, som læa læt derved, er flyttet til Grundens V.-Side. 59° 2' 2" N. Br. 22° 44' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2544. Fyr tænkt. Vindau. Paa Vindau N.-lige Molehoved er tænkt et rødt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Synsviddet: 11 Sm. Fyret paa det S.-lige Molehoved viser ulorandret hvidt Et-Blink hver 5 Sek. Synsviddet: 11 Sm. (Kort Nr. 205 og 206).

2545. Vrag borttaget. Peene. Tyskland. Vraget af den i Nærheden af Peenemünde Skanse sunkne Kaln er borttaget. Almærkingen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1194. Kjøbenhavn 1908).

2546. Vrag borttaget. Greiswalder Boddén. Vraget af Jagten, som var sunket i Grotswalder Boddén, er borttaget. Almærkingen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1752. Kjøbenhavn 1908).

II. Kattegat og Skagerrak.

2547. Løb afmærket. Krakra Ø. Frederikstad V.-lige Indløb. Norge. En hvid Slage er i 7 $\frac{1}{2}$ m Vand udsat V. for Frederikstadsgrunden (Langgrunden), og en sort Slage i 7 $\frac{1}{2}$ m Vand SØ. for Krakra. Den mindste Dybde er c. 15 m, hvorfor dybtgaaende Skibe skal benytte dette Løb. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2381. Kjøbenhavn 1908).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2548. Forandring i Akmærking. Anssen Weser. Weser. Tyskland. I Dværgat er den røde Spiritunde 0 flyttet og ligger i 7 m Vand, paa 53° 43' 58" N. Br. 8° 18' 45" Ø. Lgd., og den røde Spiritunde P i 10 m Vand, paa 53° 43' 55" N. Br. 8° 20' 43" Ø. Lgd.

I Wurster Forvand er den sorte Tonde 19 flyttet til S.-Grænsen af Solthörn Fyrs røde Vinkel, i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand. 53° 40' 11" N. Br. 8° 26' 2" Ø. Lgd. I Wurster V.-lige Forvand er Banketunden N. for Lededanningen lige over for Langlufstensund, omhyttet med en rød Lystønde, mærket Langlufjen N., med hvidt Taarn. Den ligger i 6 $\frac{1}{2}$ m Vand, og viser rødt, fast Lys. 53° 35' 14" N. Br. 8° 30' 13" Ø. Lgd.

2548. Strømmalere. Jæde og Weser. I Jæde og Weser, i denne fra Hølevæg Fyrtaarn ud mod Søen, er indtil Vinter udlagt Strømmalere, der bestaar af en Blikkasse med en 2 m lang Slage med Blikkasse eller Flag. Man advares mod at forveksle dem med Sømærkerne. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1291. Kjøbenhavn 1908).

2550. Dybde. Ems. Eoland. Mellem Doekegat og Docht van Watum kan der mellem den røde Vager E E og den sorte Spidstønde E 2 b holdes en mindste Dybde af 5 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 690. Kjøbenhavn 1908).

2551. Dybde. Stormelmk. Zeegat van Terschelling. I Stormelmk er der i Linten mellem den røde Lystønde Nr. 7 og Spidstønde Nr. 8 kun 4 $\frac{1}{2}$ m Vand, og 50 m N. for Tøndelinien en Plade med 4 $\frac{1}{2}$ m, men N.-ligere er Dybden ulorandret.

2552. Vrag afmærket. Fyrskibet »Haks« SV. t. V. Nordsøen. Over Vraget af den c. 16 Sm SV. t. V. fra Fyrskibet »Haks« sunkne Daupier »Nippin« er der 9 m Vand. Paa Masten, som er 7 m over Vandet, er anbragt en sort Ballon. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2515. Kjøbenhavn 1908).

2553. Skydeskiver inddraget. Ribben. Zeegat van Goere. Neeltje Jans. Zeegat van Zieriksee. Skydeskiverne paa Ribben og paa Noeltje Jans er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1067. Kjøbenhavn 1908).

2554. Fyr paa Duc d'Alber. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Tønde flyttet. Kraamert. Duc d'Albe Nr. 13, paa S.-Siden af Nieuwe Rotterdamse Waterweg, er flyttet til den ny Dæmning, paa 51° 54' 14" N. Br. 4° 16' 6" Ø. Lgd. Fra Duc d'Alben vises igen et hvidt Fyr med Formærkelser. Fra Duc d'Albe Nr. 1 vises midlertidigt Fyr som for Vrag.

I Kraamert er Spidstønde Nr. 17 flyttet til 51° 38' 22" N. Br. 4° 14' 49" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2396. Kjøbenhavn 1908).

2555. Dybder. Zeegat van Goere og Hoek van Holland Ø. I følgende Farvande er Dybden sandet: Dorsche Kil 5 $\frac{1}{2}$ m tæt ovenfor J. Loudon's Dammulle. Spuit 2 $\frac{1}{2}$ m tæt Ø. for Dnd Beerland. Berengat 2 $\frac{1}{2}$ m. Brielsche Maas 4 $\frac{1}{2}$ m ved Donsplaanje. Botlek 2 $\frac{1}{2}$ m ved Boshopolder. Noordgrul 5 $\frac{1}{2}$ m. Nieuwe Maas fra Rotterdam til Noord 4 $\frac{1}{2}$ m, tæt Ø. for Silkeveer. Noord 3 $\frac{1}{2}$ m. Oude Maas 2 $\frac{1}{2}$ m i Udlobet ved Kil.

2556. Tønde udlagt. Brielsche Gat. Zeegat van de Maas. I Brielsche Gat or en Skumpstønde Nr. 14 a udlagt paa 51° 54' 51" N. Br. 4° 10' 21" Ø. Lgd. **2557. Fyr forandret.** Taagesignal. Fyrskibene »East Goodwin« og »Gullik«. England Ø.-Kyst. Fyrskibet »East Goodwin« viser nu hvidt Et-Blink hver 10 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 9 Sek. Taagesignal gives med Strøng, der hver 1 Minut giver Fire-Stød, Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 46 Sek.

Fyrskibet »Gullik« viser nu hver 20 Sek. hvidt Fire-Blink. (Kort Nr. 119, 131 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 858. Kjøbenhavn 1908). **2558. Forandring af Fortønder.** River Medway. England. I River Medway er Fortønderne, der læa i følgende Retning og Afstand fra Yacht Club Flagstang, inddraget: Nr. 10 i S. 53° Ø., 1240 m, Nr. 11 i S. 42° Ø., 1080 m og Nr. 17 i S. 68° V. 800 m, og følgende udlagt: Nr. 10 i S. 33° Ø., 900 m, Nr. 11 i S. 8° Ø., 770 m, og Nr. 17 i S. 83° V., 850 m fra Sharpness N.-Banke, Yacht Club Flagstang, Port Victoria: 51° 26' N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2559. Lys- og Klokketønde udlagt. West Usk. Bristol Channel. England. Klokketønden West Usk er omhyttet med en rød og hvid lodret strubet, slump Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek. 51° 32' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

2560. Fyr forandret. Ardrishaig. Loch Fyne. Skotland V.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Ardrishaig Pier er omhyttet med et Fyr med Formærkelser. Lysat er grønt fra S. 35° V. gennem S. til S. 15° Ø., hvidt fra S. 15° Ø. til S. 23° Ø., rødt fra S. 23° Ø. til S. 73° Ø. I øvrigt er Fyret ulorandret. 56° 0' 2" N. Br. 5° 26' 2" V. Lgd.

2561. Forstaaende Forandring af Fyr. St. John's Point. Dundrum Bay. Irland Ø.-Kyst. I Begyndelsen af 1909 forandres St. John's Point røde Blinkfyr til et hvidt Lynfyr, der hver 7 $\frac{1}{2}$ Sek. viser To-Lyn, Lyn 7 $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 7 $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 6 $\frac{1}{2}$ Sek. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, svagt, rødt Blinkfyr tændes under fyrtaarnets Galleri. 54° 13' 2" N. Br. 5° 39' 2" V. Lgd.

Et hvidt, fast Fyr paa V.-Enden af Ox Tongue Shoal. Synsviddens: 5 Sm. Fyrbanke.
 Et rødt, fast Fyr paa Joseph John Shoal. Synsviddens: 5 Sm. Fyrbanke.
 Et hvidt, fast Fyr paa Villedo Shoal. Synsviddens: 5 Sm. Fyrbanke.
 Et hvidt, fast Fyr paa Enden af Værficet ved Puerto Barrios. Synsviddens: 10 Sm. Fyrtaarn.
 Cape Three Points: 15° 57' 0" N. Br. 88° 37' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 878. Kjøbenhavn 1908).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2573. Fyr midlertidigt slukket. Frechas (Flexas) Island. Para. Brasilien. Det hvide, faste Fyr paa Frechas Island er midlertidigt slukket, da Sojlen, hvorfra det vises, er ødelagt. 0° 3' S. Br. 48° 56' V. Lgd.
2574. Lystende udlagt. Parahiba River. Den røde Tonde 8¼ Kbl N. 27° V. fra Pedro Secoa Fyr er ombyttet med en Lystende, der hver 3 Sek. viser rødt Et-Blink. 6° 36' S. Br. 34° 49' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2575. Havnearbejder. Fyr tændt. Cesenatico. Italien V.-Kyst. Ved Indløbet til Cesenatico forlænges begge Moler c. ½ Kbl. Paa N.-Molens Hoved er tændt et grønt, fast Fyr, og paa S.-Molens Hoved et rødt, fast Fyr. De vises fra grønt Fyrluse.
2576. Fyr forandret. Torre Annunziata. Golfo di Napoli. Italien. Det grønne, faste Fyr paa Ø.-Molens Hoved ved Torre Annunziata er forandret til et grønt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 3, Sek., Mørke 1, Sek. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 5 Sm. Det vises fra en Pæl paa et rødt Fyrhus.
2577. Fyr midlertidigt slukket. Pynt San Pietro. Øen Ugljan. Østerrig-Ungarn. Det grønne, faste Fyr paa Pynt San Pietro er midlertidigt slukket. 44° 9' N. Br. 15° 3' Ø. Lgd.
2578. Grund fundet. Grossa NØ.-Kyst. Kanal Mezzo. En lille 6, m Grund er fundet Ø. for Pynt Luka, 3½ Kbl S. 43° Ø. fra Røvet ved Øen Luski, og i N. 20° Ø. fra Kapellet i Luka. 43° 59' N. Br. 15° 6' Ø. Lgd.
2579. Mindre Dybde. Constantza (Kustenjeb). Rumænien. Damperen »Euplectele«, der stak 7, m, har rørt Grunden 2½ Kbl S. 19° V. fra Fyret paa Constantza Ø.-lige Bolgebrøders Hoved, hvor Kortet angiver 9, m. 44° 9' N. Br. 28° 39' Ø. Lgd.
2580. Forandring i Afmærkning. Jelenina Bank. Tagerog Bugt. Azovske Hav. Rusland. En sort, spids Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt V. for Jelenina Bank, 13¼ Sm S. 65° Ø. fra Berdiausk lave Fyr. En sort Stage med Kegle med Spidsen opad er udsat i Nærheden.
 Lys- og Fløjtetønden, som ligger 18 Sm S. 71° Ø. fra Berdiausk lave Fyr, er inddraget.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2581. Fyrs Karakter. The Brothers. Røde Hav. Fyret paa The Brothers er et hvidt Blinkfyr. 26° 19' N. Br. 34° 51' Ø. Lgd.
2582. Lodser. Akyab. Arakan River. Bay of Bengal. Birma. Paa Fakir Point er Lods-Station for Akyab Havn. 20° 6' N. Br. 92° 54' Ø. Lgd. Lodserne er ansat af Regeringen og staar under Havnebestyrelsens Kontrol. Der holdes Udkiik efter indgaaende Skibe i Nærheden af Fakir Point. En hvid Løds-baad krydser i den travle Tid uden for Barren. Naar et Skib ikke kan faa Lods,

Dartmouth 24./10. hertil. — Christian IX, Holm, afg. Dunston 28./10. til Genua. — Dagmar, Bøgvad, ank. Petersborg 25./10. — Douro, Ørsted, pass. Dartmouth 26./10. hertil. — Esbjerg, Struve, ank. Gelle 29./10. — Florida, Andersen, afg. Helsingfors 27./10. hertil. — Fredrik, Thomson, afg. herfra 29./10. til London. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 28./10. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 28./10. for Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 20./10. — Hengest, Munch, ank. Antwerpen 23./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Alicante 28./10. til Malaga. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 28./10. for Rouen. — Kasan, Hansen, passeret Brunsbüttel 26./10. for Libau. — Kentucky, Andersen, ank. Antwerpen 20./10. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 24./10. — Kursk, Gommessen, ank. Antwerpen 23./10. — Leopold II, Tychio-Rasmussen, ank. Hull 23./10. — Loire, Craignou, afg. Bordeaux 28./10. til La Rochelle. — Louise, Kruse, afg. Stettin 27./10. til Reval. — Louisiana, Gotthardt, afg. New York 24./10. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 22./10. til Antwerpen. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Danzig 28./10. — Moskov, Rasmussen, ank. Königsberg 27./10. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Sfax 24./10. — Nordjylland, Kragh, ank. London 25./10. — O. B. Snhr, Frisenette, afg. Dunkerque 28./10. hertil. — Omsk, Kyllsbech, ank. Libau 27./10. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 28./10. — Perm, Christensen, ank. London 27./10. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 26./10. — Riberhus, Bonnelykke, ank. Riga 29./10. — Saga, Wiberg, ank. Dunkerque 27./10. — Saxo, Larsen, ank. hertil 28./10. — Seine, Damp, ank. Nystad 27./10. — Texas, Lissner, ank. Filadelfia 24./10. — Tiber, Dam, ank. Petersborg 26./10. — Tyr, Thanning, ank. Windau 29./10. — United States, Egense, afg. Kristianssand 24./10. til New York.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Chatham 28./10. til Browhead f. O. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Chatham 22./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Fleetwood 23./10. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Chatham 19./10. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Chatham 23./10. til Browhead f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Newcastle 16./10. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afg. Livorpool 23./10. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cape Tormentino 24./10.

— Alexander Shukoff, Dahl, afg. Petersborg 26./10. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 23./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 21./10.

Danmark. Ausgar, Madsen, afg. West Hartlepool 23./10. — J. N. Madvig, Hahn, ank. Grangemouth 25./10. — Hamlet, Reese, ank. Riga 22./10. — Helgo, Olsen, ank. Kronstadt 22./10. — Rolf, Olsen, ank. Riga 26./10. — Niels R. Finssen, Matthiesson, afg. Kronstadt 25./10.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Rufisque 26./10. til Marseille. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Marseille 24./10. til Landskrona. — Nautik, N. Nielsen, ank. Aalborg 23./10. — Nordsoon, Gram, ank. Reval 25./10. — Nexos, Basse, afg. Methil 25./10. til Esbjerg. — Gerda, Iversen, ank. Bristol 24./10. — Ellen, Hansen, ank. Esbjerg 24./10. — Fylla, Christensen, ank. Königsberg 27./10. — Cito, Jøsen, pass. Helsingør 26./10. til Ghent. — Napoli, Brinch, afg. Sundsvall 26./10. til St. Malo. — Bodil, Uldall, afg. Dover 24./10. til Oscarshamn. — Dagmar, Mathiasen, ank. Esbjerg 26./10. — Nerma, Schiff, afg. Leith 24./10. til Königsberg. — Alfa, Lauritsen, pass. Helsingør 26./10. til Lorient. — Iuger, Larsen, ank. Brahestad 26./10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Kotka 25./10. — Karla, Nielsen, ank. Huelva 25./10. — Laura, Pedersen, ank. Hernösand 27./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Leith 24./10. — Russia, Paulsen, ank. Stockholm 28./10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Libau 14./10. — Dania, Petersen, afg. Rottordam 17./10. — Normannia, Erichsen, ank. Petersborg 21./10. — Euxenia, Lund, afg. Tynen 14./10. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 27./10. — Levonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østersøen. Cimbrina, Paulsen, ank. Tampico 25./10. — Patria, Nielsen, afg. Newport Mon 22./10. — Gratia, Sørensen, ank. Stockholm 28./10. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 17./10.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brake 21./10. — Gallia, Nielsen, afg. Seabam Harbour 28./10. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Burntisland 28./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 28./10. — Kotonia, Friis Rasmussen, ank. Bordeaux 23./10.

tiltraades det at ankre 1 Sm S. for Yderbarren og afventende Lodsens Ankomst. Det er forbudt at staa ind i eller ud af Havnen mellem Solnedgang og Solopgang.

2583. Havnearbejder. Singapore Red. Singapore. Paa Singapore Red er paaberømt Bygningen af den ny Havns indre S.-Mole. Ved Ø-Enden vises et rødt Flag eller to røde Fyr, lodret for hinanden. Ved V.-Enden vises et rødt Flag eller to grønne Fyr, lodret for hinanden. Man maa ikke gaa mellem disse to Almerkninger og skal ankre klar af den.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2584. Sten fundet. Lagoendi Eilanden. Straet Soenda. Sumatra S.-Kyst. S. for Lagoendi Eilanden ligger en Sten, der falder tør ved Lavvande. 5^o 53', S. Br. 105^o 19', Ø. Lgd.

2585. Grunde. Tønde udlagt. Kalianda Red. Lampongbaai. Sumatra S.-Kyst. N. for Ankerpladsen paa Kalianda Red ligger en Sten, som falder tør ved Lavvande, paa 5^o 44', S. Br. 105^o 35' Ø. Lgd., og i Nærheden flere Sten med 6 à 9 m Vand. En sort Spidsstønde er udlagt SV. for den.

2586. Oplysning om Grunde. Banka Ø.-Kyst. Fokkerif paa 1^o 55' 20" S. Br. 106^o 13' 30" Ø. Lgd., 2^a m Revet Ø. for Karung Alernh paa 2^o 1' 30" S. Br. 106^o 15' 35" Ø. Lgd., og 0^a m Korrevet Ø. for Tg. Antoe paa 1^o 58' 30" S. Br. 106^o 13' 30" Ø. Lgd. falder tørre ved Springtidss Lavvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1444. Kjøbenhavn 1908).

2587. Uddykning. Junk Channel. Wusung River. Yang Tse Kiang. China. I Junk Channel foretages Uddykning S. for Gough Island, hvis SØ-Pynt ligger paa 31^o 20', N. Br. 121^o 32', Ø. Lgd. Den gravede Rende bliver 3/4 Kil bred med 4^a m Dybde. En rød Baad, der viser et hvidt, fast Fyr, er udlagt 3/4 Kil S. 55^o Ø. fra Gough Island SØ-Pynt, og en sort Baad 8 Kil S. 38^o Ø. fra samme Punkt. Skibe, der ad Ship Channel N. for Gough Island vil til Shanghai, skal gaa mellem disse to Baade og mindst 1/4 Kil fri af den røde Baad.

2588. Forandring i Almærkning. Centurus Channel og Langshan Crossing. Yang Tse Kiang. I Centurus Channel er Centaur Lower Tønde flyttet 7 Kil N. 46^o V. hen, og ligger nu 3 Sm Ø. fra Fork Tree Baake. Centaur Upper Tønde er flyttet 2 Sm N. 44^o V. hen, og ligger nu 2^a Sm N. 22^o Ø. fra Fork Tree Baake. Tønden er nu rød. Acteon Shoal Upper Tønde er flyttet 2^a Sm N. 38^o V. hen, og ligger nu 4^a Sm N. 27^o V. fra Fork Tree Baake. Fork Tree Baake: 31^o 41', N. Br. 121^o 6', Ø. Lgd.

I Langshan Crossing er North Tree Rocks sorte Spidsstønde, som ligger N. 89^o V. fra North Tree Baake, inddraget: 31^o 58', N. Br. 120^o 49', Ø. Lgd.

2589. Grund fundet. Yung Hing Bay. Korea Ø.-Kyst. Et 7^a m Rev ligger i e. 30 m Vand 9^a Sm N. 85^o 1/2^o V. fra Kaloz of Island og i N. 48^o 1/2^o V. fra Peschurof Point paa Chagu Chen Døgn. 39^o 1', N. Br. 127^o 59^o Ø. Lgd.

2590. Vrag. Suo Nada. Melkai. Japan. Selskabet »Fukui Maru« er sunket SØ. for Lystønden Motoyama i Suo Nada. 33^o 50' 40" N. Br. 131^o 16' 45" Ø. Lgd.

2591. Tønde udlagt. Kodzukami Sho. Irako Suido. Honshu S.-Kyst. En sort Spidsstønde med Cylindere er udlagt paa Revet Kodzukami Sho, Ø. for Kami Shima. 34^o 33', N. Br. 137^o 0' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + anmærket; T: Tilhæg.

Korts eller Bogs Nr. Tyskland:

Verzeichnis der Winterzeichen in den deutschen Küstengewässern für 1908/09.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Rotterdam 27./10. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 27./10. — Carbonia, Mathiasen, afg. Pellan 28./10. — Estonia, Winckler, ank. Riga 6./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 12./10. — Selandia, Troonsgaard, ank. Burntisland 27./10. — Secalia, Jensen, ank. Methil 15./10. — Frumentia, Andersen, ank. Neapel 25./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Petersborg 18./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 19./10.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Dunquerque 28./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Burntisland 28./10. — Martha, Christensen, ank. Rouen 22./10. — Elna, Rathje, ank. Rouen 26./10. — Therese, Pedersen, afg. Sunderland 23./10. — Simone, Møller, ank. Rouen 24./10. — Jeanne, Løfler, ank. Rouen 27./10. — Vera, Riso, afg. Neder Calix 25./10. — Daisy, Lagesen, ank. Tynen 26./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Newcastle 26./10. — Brattingsborg, Sneuson, ank. Livorno 28./10. — Flynderborg, Larsen, afg. Petersborg 23./10. til West Hartlepool. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Frederiksberg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Livorno 22./10. til Bougie. — Kronborg, Jensen, afg. Genua 21./10. til Barry. — Rosenborg, Schultz, afg. Petersborg 24./10. til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, afg. Cotte 24./10. til Antwerpen. — Stegelborg, Lund, afg. Huelva 20./10. til Hamburg. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Huelva 22./10. til Königsberg. — Søborg, Hansen, ank. West Hartlepool 21./10. — Uranienborg, Schmidt, ank. Dunquerque 23./10.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbehek, ank. Korsør 23./10. — Klampenborg, Thygesen, ank. Burntisland 26./10. — Marselisborg, Andersen, ank. Stettin 26./10. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Pomaron 26./10. til Memel. — Skodsborg, Agerlin, ank. Bordeaux 25./10. — Tøborg, Smith, ank. Genua 14./10. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Petersborg 27./10. — Vordingborg, Petersen, afg. Grangemouth 27./10. til Kjøbenhavn.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Petersborg 21./10. — Dausborg, Kühl, afg. Petersborg 28./10. til West Hartlepool. — Jægersborg, Larsen, ank. Newcastle 27./10. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 28./10. — Tauruborg, Matzen, ank. Lübeck 27./10.

Høneborg. Høneborg, Christensen, ank. Rouen 19./10. —

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Petersborg 27./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Newcastle 23./10.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, afg. Blyth 24./10. til Lybeck. — Peter Mærsk, Bergesen, ank. Petersborg 27./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 25./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Blyth 24./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 24./10. — London, Bom, ank. Rotterdam 22./10. — Paris, Tholander, ank. Libau 20./10. — Bryssel, Knas, afg. Stettin 28./10. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 14./10. — Wien, Bock-Hansen, ank. Newport 26./10. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 28./10.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Quessant 16./10. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Quessant 17./10. til Port Said. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 17./10. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 20./10. til Saigon. — Anamba, Rambusch, afg. Perim 22./10. til Suen. — Cathay, Thomsen, afg. Suez 27./10. til Port Said. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Cambodia, Knudsen, ank. Hernosand 25./10. — Indien, Berg, afg. Algoa Bay 27./10. til East London.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Portland 23./10. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Dominica 27./10. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 25./10.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Eckernforde 27./10. — Emanuel, Hansen, ank. Trångsund 27./10.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio Janeiro 26./10. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Methil 17./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Archangel 19./10. —

Urania, Clausen, ank. Burntisland 27./10. — Svend, Schmidt, afg. Burntisland 24./10. — Nordland, Møller, ank. Kronstadt 28./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kronstadt 27./10. — England, Andersen, ank. Newport 24./10. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 27./10. — Rusland, Madsen, afg. Carthage 25./10. — Dronning Olga, Petersen, afg. Mar-seilles 24./10. — Annette Furness, Larsen, ank. Hull 23./10. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 26./10. — Europa, Hansen, ank. Grangemouth 23./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Korsør 28./10. — Frankrig, Friis, ank. Antwerpen 25./10. — Belgien, Nielsen, pass. St. Vincent 24./10. for London.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Swansea 26./10. — Edison, Sørensen, afg. Petersborg 24./10. til West Hartlepool. — Fulton, Jørgensen, afg. Neapel 25./10. til Antwerpen. — Newton, Andersen, afg. Almeria 26./10. til London. — Washington, Nielsen, afg. Ghent 24./10.

Frø. Austa, Bagger, ank. Ghent 21./10. — Vera, Thing, ank. Memel 27./10. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 25./10. — Hertha, Rasmussen, afg. Rotterdam 28./10. til Rügenwalde.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Windau 23./10. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 27./10.

Term. Sara, Jensen, ank. Sornüs 27./10. — Helene, Sørensen, ank. Dunkerque 23./10. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Riga 20./10. — Agnete, Petersen, ank. Wismar 27./10. — Hermia, Hansen, ank. Methil 26./10. — Alice, Schultz, afg. Horsens 28./10.

Svendsen & Christensen. H. Poutoppidan, Klitgaard, ank. Petersborg 27./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Wasa 25./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Svendborg 27./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Harnüs 27./10. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Blyth 27./10. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swansea 27./10. — Hans Tavsén, Kluaborg, afg. Svendborg 26./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Calais 24./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Liverpool 28./10. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Velzen 27./10. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kjøbenhavn 27./10. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Riga 26./10. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Aarhus 26./10.

Sejlskibe.

Fans. Sanderho, Maracaibo, Svarrer, afg. Galway 23./10. til Cadiz. — Martha, Fischer, ank. Cadiz 26./10.

Renne. Amaranth, ank. West Hartlepool 19./10. — Proven, ank. Helsingør 19./10. — Enigheden, ank. Faxø 21./10. — Laurentine Emilie, ank. Kiel 22./10. — Ansgar, ank. Yarmouth 23./10. — Argus, ank. Randers 23./10. — Kastor, ank. Kalmar 24./10.

Svendborg. Ruth, Falentin, ank. Treport 21./10. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Ramsgate 21./10. — Alma, Hansen, ank. Sunderland 22./10. — Roska, Petersen, ank. Montrose 22./10. — Neptunus, Jensen, ank. Antwerpen 22./10. — Dagny, Rasmussen, ank. Oporto 22./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Nakskov 22./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Riga 22./10. — Leif, Andersen, ank. Charlestown 22./10. — Agnes, Christensen, ank. Thisted 23./10. — Mine, Nielsen, ank. Stettin 23./10. — Hans Emil, Jensen, ank. Gibraltar 23./10. — Lauritz, Dam, ank. Kings Lynn 23./10. — Bertha, Norregaard, ank. Alblasserdam 22./10. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Kellertup 23./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 23./10. — Valkyrien, Hansen, ank. Treport 23./10. — Capella, Hansen, ank. Brest 23./10. — Lindhardt, Madsen, ank. Bremen 23./10. — Kasper, Hansen, ank. Sunderland 24./10. — Solon, Rasch, ank. Brest 25./10. — Urda, Pilegaard, ank. Dover 24./10. — Freja, Jensen, ank. Aarhus 25./10. — Valdemar, Andreasen, ank. Methil 23./10. — Martin Nisson, Petersen, ank. Lissabon 25./10. — Primula, Carlsen, ank. Frederiksstad 26./10. — Severine, Hansen, ank. Karlshamn 25./10. — Fylla, Rasmussen, ank. Plymouth 27./10. — Lilly, Rasmussen, ank. Ipswich 27./10. — Ane Kirstine, Frandsen, ank. Dunkerque 27./10. — Martin, Wilde, ank. Great Yarmouth 27./10.

Æro. Kirstine, Rasmussen, ank. Umeå 24./10. — H. C. Grube, Svane, ank. Bredwater 25./10. — Ellen, Lauritzen, ank. Blyth 26./10. — Agnes, Christensen, ank. Boness Red 26./10. — Skirner, Rasmussen, ank. Lorient 24./10. — Freden, Christensen, ank. Lorient 24./10. — Castor, Albertsen, ank. Libau 25./10. — Alf, Hansen, ank. Libau 25./10. — Olga, Bonne-lykke, ank. Southwick 25./10. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 25./10. — Albertha, Kromann, ank. Charlestown 26./10. — Salus, Jensen, ank. Benodet 26./10. — Harris, Thorsteinson, ank. Göteborg 26./10. — Hansigne, Clausen, ank. Cadiz 26./10. — Henry, Bager, ank. Ipswich 26./10. — Vigilant, Jacobsen, ank. Gibraltar 26./10. f. o. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Norrköping 26./10. — Habil, Rasmussen, er ank. Casablanca. — 3/m Sk. Agent Petersen er prajet paa 50° N. Br., 2. 45' Vest Lgd. omkring den 20./10. — Ruth, Nielsen, ank. Plymouth 27./10. — Smart, Christensen, afg. Kjøbenhavn 26./10. til Stockholm. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 26./10. — Naomi, Hansen, ank. Kjøbenhavn 26./10. — Caroline, Christensen, ank. St.

Walery 28./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. New Ross Revier, Irland 27./10. — Alfa, Madsen, pass. Pra le Point 21./10. for Rufisque. — Johanne, Hansen, ank. Pillau 28./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. Oktober 1908. — Vejrovsigt over Nordatlan-terhavet for November Maaned. — Skibsfører Peter Christian Jensen Møllerup. — Skoleskibet »Viking«. — Fyrskib ved Falske Bolsax. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende.

Korsør Havn.

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 67 anker en Sejlskibsfører over de slette Forhold ved Korsør Bro m. m. Jeg skal i den Anledning oplyse, at der i den aller nærmeste Fremtid vil blive slaaet to Duc d'Alber, saaledes at et nogenlunde godt udhalet og et nogenlunde godt bemanded Skib vil kunne hale til og fra Pladserne inden for Broen.

Korsør, den 27. Oktober 1908.

Bønnelycke

Havnemester.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Dr. med. Goldsohmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafik Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

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.
Tognebestikker 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.**

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag. Faaes hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Verditorsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42



Wigzell's
Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klassea dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
i Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Herr. Skibsbehandlere

ALBERT B. GOHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Vaerterne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun i. Klassea Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 456 & 500.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider ————— 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 70.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 3. November 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvem. Lossehjul og Blokke
Davls Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirrope
Redningskrandse og Redningshæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.


De danske Vin- og Conserverfabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

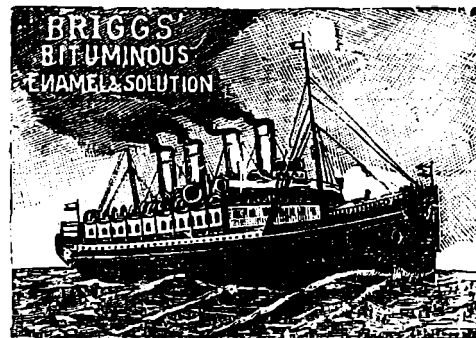
Alle Slags Conserver og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot. 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Emallien
paalægges varm — 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

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“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
8.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Tuborg Porter

Kraftig, fyldig, velsmagende.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jern-, Staal- og Træskibsbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn. **Berglarsen.** Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**

Palle Sørensen Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager. — **Sølvtorvet 4.** Telefon Øbro 1516 y.
Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuhre.

Bogø Navigations-skole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.
Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Sct. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

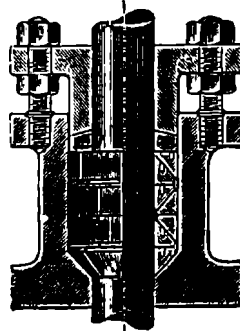
W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amahegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra **Wallis Dove & Co., Newcastle,**
bør forlanges anvendt ved enhver Nybygning el. Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne i Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.
Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

Skib til Salg.

Skonnert „Charlotte“ af Nakskov, drægtig 79⁰⁴/₁₀₀ Tons, er, hvis Handel kan ske straks, billig til Salg ved Henvendelse til

Fisker A. Madsen
Ohnsevig
pr. Horslunde, Lolland.

Helge Stabell, Skibsingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning
Hobrogade 10,¹
Telf. Øbro 1938 x.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.
Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, Ø.
Telf. Øbro 1125 y.
Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Danske Søfartslove

i Uddrag

samt andre offentlige Kundgørelser, Søfarten vedrørende

ved
J. A. D. Jensen
Navigationsdirektor.

Pris: Indb. 4 Kr.

Faas i alle
Bogladere.

G. E. C. Gad

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1776. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faaste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

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 Pladsen.

Danmarks Handelsflaade i 1907.

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 d. 31. December 1907 følgende Størrelse (se Tab. I):

langt mindre end i de nærmest foregaaende Aar. Derimod har Dampflaaden faaet en betydelig Tilvækst baade i Antal og Tonnage, henholdsvis 139 Skibe og 131,561 R.-T. (c. 48½ pCt.). Medens Forøgelsen i Periodens første 3 Aar var fra c. 14,000 til c. 26,000 R.-T. aarlig, har den i de to sidste Aar været henholdsvis over

Tabel I.

Ved Slutningen af Aaret 1907:	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark	3,266	121,217	641	402,003	79,498	3,907	523,220
Færøerne	154	11,900	12	561	403	166	11,861
Island	153	7,840	41	2,374	1,684	194	10,214
Dansk Vestindien	53	678	1	8	6	54	686
Ialt	3,626	141,035	695	404,946	81,531	4,321	545,981

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod saaledes ved Udgangen af 1907 af 3,907 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 523,220 Tons. Heraf var 3,266 Sejlskibe med 121,217 R.-T. og 641 Dampskibe med 402,003 R.-T.

Af Dampskibene var 566 Skrueskibe, 29 Hjulskebe og 46 Skrueskibe; 527 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart.

62 Sejlskibe var bygget af Jærn eller Staal; disse Skibe havde en samlet Tonnage af 24,555 R.-T., altsaa over en Femtedel af den hele Sejlskibs-Tonnage. Ved Dampskibe er Staal og Jærn Bygningsemnerne for saa godt som alle større Skibe i almindelig Fart; der fandtes nemlig kun 6 større Dampskibe af Træ (hovedsagelig Eg og Teak), og af disse var 5 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 kan 1,199 Sejlfartøjer med 12,926 R.-T. og 5 Dampfartøjer med 241 R.-T. henregnes til Fartøjer til Fiskeribrug (bortset altsaa fra Baade paa 4 R.-T. og derunder). Endvidere findes 2 Regerings-Dampskibe med tilsammen 62 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. Desuden fandtes c. 12,421 Baade paa 4 R.-T. eller derunder, samt 194 ikke selvbevægende Pramme og Lægtre med ialt 9,509 R.-T. og 35 Dampuddbyningskibe med 1,554 R.-T.

I Løbet af Aaret 1907 er Sejlflaaden tiltaget i Antal, men aftaget i Tonnage, medens Dampflaaden er tiltaget saavel i Antal som i Tonnage. Sejlflaaden er forøget med 105 Skibe og formindsket med 363 R.-T. (c. 1/3 pCt.); Dampflaaden er forøget med 35 Skibe og med 29,263 R.-T. (c. 8 pCt.).

I Løbet af de sidste 5 Aar (indtil 31. December 1907) er vel Sejlskibenes Antal blevet forøget med 179 Skibe, men deres Tonnage er formindsket med 22,620 R.-T. (c. 15½ pCt.), og har været i uafbrudt Nedgang gennem Femaaret. Dog var Nedgangen i det sidst forløbne Aar

40,000 og over 29,000 R.-T. For Sejl- og Dampflaaden under et var den samlede Tonnage d. 31. December 1907 større end i noget tidligere Aar. Ved Femaarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 65 pCt. og Sejlflaaden 35 pCt. af den samlede Tonnage, og ved dets Slutning var Dampskibenes Andel steget til 77 pCt. og Sejlskibenes altsaa gaact ned til 23 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 de første, med c. 50,000 R.-T. i det andet Tiaar, og Forøgelsen tog henimod Midten af 1890erne endnu stærkere Fart, saa at Dampskibs-Tonnagen endog i Løbet af 5 Aar (31. December 1894—31. December 1899) omtrent fordobledes (fra c. 129,000 R.-T. 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 gennem hele det omhandlede Tidsrum. Navnlig er dette Tilfældet i Aarene 1902 og 1903, hvor der bl. a. anskaffedes 3 Dampskibe paa over 6,000 R.-T. hver, samt i de sidste to Aar, i hvilke der er anskaffet et betydeligt Antal store Dampskibe, deraf 8 Skibe mellem 2,000 og 3,000 R.-T., 2 mellem 3,000 og 4,000 R.-T. og 1 paa over 5,000 R.-T.

Jævnside med Stigningen i Gennemsnitsstørrelsen er der fulgt en Nedgang i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i 1907 var 0,20 HK., 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 121,217 R.-T. i 1907. Nedgangen har dog ingenlunde været jævn; tværtimod har Fremgang og Tilbagegang vekslet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften hovedsagelig har fundet Sted:

Sejlskibe.	Antal.	Tonnage.	Gennemsnitsstørrelse.
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
— — 1907	3,266	121,217	37

Sejlflaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter der fulgte en tolvaaarig Periode med uafbrudt

*) Ved Betegnelsen R.-T. eller Register-Tonnage, forstaas overalt: »Netto Register-Tonnage« efter British Rule.

Nedgang, i Gennemsnit 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen Opgang Sted, men med 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. 5,300 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større nu end i Begyndelsen af 1870erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed er Skibenes Gennemsnits-Størrelse fra 1870 til 1907 formindsket med to Femtedele.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1907 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
1907														
Sejlskibe	143	5,037	27	1,957	170	6,994	33	3,212	36	3,522	12	643	83	7,377
Dampskibe . . .	17	13,519	43	41,172	60	54,691	8	3,564	13	16,364	1	405	22	20,333
Tilsammen	160	18,556	70	43,129	230	61,685	41	6,776	51	19,886	13	1,048	105	27,710

Tilgangen af Sejlskibstonnage her fra Landet, der i det sidst forløbne Femaars fire første Aar har været uafbrudt nedadgaaende (fra 4,446 R.-T. i 1903 til 1,950 R.-T. i 1906) er i 1907 steget stærkt (til 5,037 R.-T.). Alle de her i Landet i 1907 nybyggede Sejlskibe var paa to Staaelskibe nær af Træ; det ene Staaelskib var det 4-mastede Skoleskib »Viking« paa 2,541 R.-T., det hidtil største Sejlskib i den danske Handelsflaade. Af den samlede Tilvækst til Sejlskibsflaaden kan 77 (med 480 R.-T.) henregnes til Fartøjer bestemt til Fiskeridrift; heraf var 73 (med 453 R.-T.) nybygget her i Landet.

Danske Skibsværfter har stadig kun leveret den mindste Del af den anskaffede Dampskibstonnage: i det sidste Femaar varierer deres Andel mellem 14 og 25 pCt., medens de som Regel leverer langt over Halvdelen af den tilkomne Sejlskibstonnage.

Den samlede Afgang i 1907, der var den næststørste i det sidste Femaar, skyldes navnlig Dampskibene, særlig ved Salg til Udlandet (16,364 R.-T.). Mellem Forlisene kan nævnes de tre Dampskibe »Ophelia«, »Alfred Erlandsen« og »Kong Trygve« (tilsammen 2,045 R.-T.) — med et Tab af Menneskeliv for de to sidstes Vedkommende af 23 — samt Barkskibet »Ingeborg« (1,071 R.-T.), hvorved 7 Menneskeliv gik tabt. I de fire sidste Aar har Forlisene af Dampskibe været større end af Sejlskibe, medens i næsten alle tidligere Aar det modsatte var Tilfældet; at Dampskibenes stærkt stigende Andel af den samlede Tonnage ogsaa maa forøge deres Andel af Forlisene, er en Selvfølge. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist c. 1 pCt af Dampskibstonnagen, men c. 3 pCt. af Sejlskibstonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Tilgangen og Afgangen af Skibe fremgaar det, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger samt ved Køb ÷ Salg overfor Udlandet kun udgjorde 14,17 Mill. Kr. i 1907 imod 17,18 Mill. Kr. i 1906. Aarsagen til denne Forskel er det ualmindelig store Salg til Udlandet i 1907 (7,21 Mill. Kr., det største i Femaaret) i Modsætning til det ualmindelig lille Salg i 1906 (0,92 Mill. Kr., det mindste i Femaaret).

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 3. November 1908.

Havneplan for Gøteborg. I Gøteborg har der som bekendt i flere Aar været arbejdet paa at faa en Skibshavn af første Rang med Frihavn og rummelig Bolværksplads samt tidsmæssige Laste- og Losseanordninger for Nutidens største Skibe. Byen lader for Tiden meget tilbage at ønske i saa Henseende.

Nu har Gøteborgs Kommunestyre i Følge norske Blade godkendt en Plan, som er udarbejdet af Overbygningsdirektør Rehder i Lübeck. Den ny Havn vil komme til at ligge paa Strøget fra Toldboden op ad Elven til Olskroken i en Længde af c. 2½ Kilometer. Den dannes paa følgende Maade:

Det nuværende Elveløb indsnævres til en passende bred Kanal, medens Elvens Hovedløb ledes i en Bue gennem Hisingens flade Marker, til den udfor Toldboden alter gaar over i den nuværende Elv. Mellem den ny Kanal og det ny Elveløb bliver der en stor Ø, som overalt er indrammet af Bolværker og i hvis Vestende der desuden gaar to lange Bassiner ind, saa Øen paa denne Side har Formen af tre vældige udløbende Bolværker. Fra Bunden af disse to Bassiner udgaar der smalle for Lastepamme bestemte Kanaler, der mundor ud ved Øens indre Ende, hvor den for Gøtakanaltrafiken bestemte Bolværksplads befinder sig. Den samlede Kajlængde vil blive 10,200 Meter, hvoraf 5,400 Meter grænser til de to omtalte dybt indgaaende Bassiner.

For at den almindelige Trafik ikke skal kollidere med Havnetrafiken, er det Mening, at Forbindelsen mellem Byen og Strøget Nord for det ny Elveløb, og som maa gaa tværs over den ny Ø, skal føres over denne paa en 18,8 Meter høj Bro, høj nok altsaa til at store Dampskibe med Master og alt skal kunne gaa under den. Denne Bro føres over umiddelbart indenfor Enden af de to lange Bassiner c. 600 Meter ovenfor den nuværende Lilla Bommen. Senere tænkes der at skulle gaa en Tunnel under Elven fra Toldboden (Stora Bommen) til Hisingen lige ved det ny Elveløbs Udløb.

Englands Sølov og udenlandske Skibe. I det officielle Blad »London Gazette« meddeles, at den britiske Søfartslovs Bestemmelser om Lastelinie og Redningsapparater overfor udenlandske Skibe, som besøger britiske Havne, er bestemt til at træde i Kraft fra 1. Oktober 1909.

Som man vil erindre, gav Parlamentet, da det vedtog Loven, Regeringen Fuldmagt til at sætte Loven i Kraft enten 1. Januar 1909, eller senest 12 Maanedere derefter.

Dampskibsfarten mellem Middelhavet og Nordamerika. Hamburg, 26. Oktober. (Ritz. Bur.) Efter Forlydende er der ikke paa Dampskibskonferencen i Paris blevet opnaaet definitiv Enighed mellem de italienske Dampskibslinier paa den ene og de øvrige paa

den anden Side, angaaende Dampskibsfarten mellem Middelhavet og Nordamerika. Grunden er den, at medens de italienske Liniers Andel i Trafikken var fastslaaet, har de nordevropæiske Linier ikke kunnet enes om Fordelingen af den øvrige Trafik, idet Hamburg—Amerika-Linien krævede en større Andel, end de øvrige Linier vilde gaa med til. Der er truffet en foreløbig, til 1. December gældende Overenskomst med de italienske Selskaber.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i Ugens Løb afsluttet enkelte Fragter, men Markedet er nu overalt tomt for passende Laster til den disponible Tonnage, saa at den største Del af Skibene gaar i Vinterleje efter endt Rejse og nogen Udsigt til Beskæftigelse foreligger ikke, særlig da Befragtning paa Bottenhavet og Finskebugten nu er forbunden med Fare for at inde fryse. Returfragter Vest fra er der ogsaa yderligere Mangel paa, men da en Del af Importørerne ikke helt er forsynet for Vinteren, gør man sig Haab om at faa de Skibe placeret, som er i Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

105 Stdr. D/B., Boards Råfso/Calais 44 Frs., 120 Stdr. Stav Drammen/Themsen 25/, 70 Stdr. Kortprovs Brevig/Leithfjord 18/, 114 R-T. Is Skiensfjord/Dover 10/, 220 Tons Kul Charlestown/Stege £ 7.15, 180 Tons Kul Wemyss/Rudkjøbing £ 6.15, 260 Tons Kul Sunderland/Kallundborg £ 6.10, 190 Tons Kul Kings Lynn/Klinterbjerg £ 7.10.

For de mindre Skibes Vedkommende er der vedblivende en ret følelig Mangel paa Ladninger; kun Kønigsberg synes fastere og bød i forrige Uge 15 Mark. Stettin lader nu ogsaa til at være flovere, og Lübeck udbyder flere Ladninger Kainit til danske Havne til 4 Mark, men ellers er ogsaa alt fuldstændig uforandret fra forrige Beretning.

ab Provinserne sluttes til Haderslev, Kjøbenhavn til uforandrede Rater for Byg og noteres for Hvede til Kalmar 3½ à 4 Kr.

Havarier og Forlis.

Zoar, Fiskerkutter af Lemvig, kom d. 28. f. M. paa Grund ved Harboore i tanget Vejr. Mandskabet reddede sig i Land ved egen Hjælp; Kutteren blev af Dumperen »Vestkysten« senere bragt flot.

Vera, Dpsk. af Riga, er d. 29. f. M., paa Rejse fra Grimshy til Hjemstedet med en Ladning Kul, kommet paa Grund ved Harboore. Mandskabet forbliver om Bord. Redningsbaade er ankommet til Strandsstedet.

Vera, Dpsk. af Riga, er iflg. senere Meddelelse, bragt flot af Svitzers »Viking« og ind til Frederikshavn, hvor en Del Maskinskade, som Skibet har lidt, skal repareres. En Del af Ladningen var kastet over Bord.

Gyller, Dpsk. af Risør, paa Rejse fra England til Østersøen med Kul, er d. 29. f. M. gnaet til Ankers ved Dragør. Skibet har faaet en Del Maskinskade, som man udbedres, før Rejsen kan fortsættes.

Jahn, russisk Skonnert, paa Rejse fra Lübeck til Libau i Ballast, er d. 30. f. M. strandet i Nærheden af Hasle i stærk Paalandsstorm og Regntykning. Besætningen, bestaaende af 6 Mand, blev reddet i Redningsstol.

Olivine, Dpsk. af Glasgow, kom d. 30. f. M. paa Rejse fra Stettin til Liverpool med en Ladning Sukker paa Grund paa Sandrevet ved Dragør, men kom senere ved egen Hjælp flot ved Højvande og stod ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse og Kulforsyning.

Svend, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse til Aarhus med en Ladning Kul, kom d. 29. f. M. paa Grund udfor Hjem, men kom senere flot ved egen Hjælp, efter at der var kastet e. 65 Tons af Ladningen over Bord. Skibet afgik derefter til sit Bestemmelsessted.

Petrine, Dpsk. af Göteborg, er d. 29. f. M. i tæt Taage strandet ved Thyborønkanalen; Svitzers assisterer. Skibet har en Ladning Kul om Bord.

Jørgen, Skonnert af Marstal, er d. 30. f. M. paa Rejse fra Norrköping til Libau, strandet ved Färön; Skibets Stilling er meget kritisk.

Skibladner, Skonnert af Rødvig, er d. 29. f. M. paa Rejse fra Kongsdal til Flensborg med en Ladning Cement, kommet paa Grund i Mariager Fjord; Skibet har Assistance.

Lydia, Jagt af Mariager, paa Rejse til Cementfabrikken »Dania«, er d. 29. f. M. grundstødt i Mariager Fjord; Skibet har Assistance.

De fem Søstre, Daksbaad af Mariager, paa Rejse til Cementfabrikken »Dania«, kom d. 29. f. M. paa Grund i Mariager Fjord; Skibet har Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Norges største Bjergningsdamper løb af Stabelen d. 30. Oktober fra Trondhjems mekaniske Værksted og fik Navnet »Nidaros«. Skibet er paa 300 Tons Brutto, og har følgende Hoveddimensioner: 154 Fod lang, 25 Fod bred og 13 Fod dyb, engelsk Maal. »Nidaros« faar Tregangsmaskine paa 900 HK., som ved Forcering kan drives op til 1100 HK. Den bliver forsynet med den nyeste Udstyrelse i enhver Henseende efter sin Bestemmelse, særdeles kraftige Pumper og Spil, elektrisk Lys, stor Straalekaster i Boven o. lign.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 2./11.). Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 31./10. for Rouen. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 31./10. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Trångsund 30./10. — A. N. Hansen, Pauske, ank. hertil 1./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 21./10. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./10. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Denia 1./11. til Tarragona. — Aurora, Fischer, afg. Riga 31./10. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 1./11. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 27./10. for Port Vendres. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Kristianssand 2./11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 30./10. — Christian IX, Holm, pass. Dartmouth 31./10. for Genua. — Dagmar, Bøgvad, afg. Petersborg 31./10. til Rotterdam. — Douro, Ørsted, ank. hertil 31./10. — Esbjerg, Strufve, ank. Sundsvall 1./11. — Florida, Andersen, afg. herfra 31./10. til Kristiania. — Frederik, Thomsen, pass. Brunshüttel 31./10. for London. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 28./10. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 30./10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 20./10. — Hengest, Munch, pass. Brunshüttel 2./11. for Petersborg. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Malaga 29./10. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 30./10. — Kasan, Hansen, ank. Libau 29./10. — Kentucky, Andresen, afg. Antwerpen 1./11. hertil. — Kiow, Jørgensen, ank. Bordeaux 24./10. — Kursk, Gommessen, pass. Quesant 30./10. for Bordeaux. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. hertil 1./11. — Loire, Craignou, afg. La Rochelle 30./10. hertil. — Louise, Kruse, ank. Petersborg 1./11. — Louisiana, Gotthardt, afg. New York 24./10. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Algier 28./10. for Antwerpen. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 30./10. — Moskov, Rasmussen, ank. hertil 2./11. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Stax 1./11. til Piræus. — Nordjylland, Kragh, ank. London 25./10. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 31./10. — Omsk, Kyllsberch, ank. Windau 1./11. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 28./10. — Perm, Christensen, ank. London 27./10. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 26./10. — Ribershuus, Bonnelykke, ank. hertil 2./11. — Saga, Wiberg, ank. Havre 31./10. — Saxo, Larsen, afg. herfra 31./10. til Danzig. — Seine, Dampt, afg. Nystad 1./11. hertil. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 30./10. hertil. — Tiber, Dam, ank. Petersborg 26./10. — Tyr, Thaning, ank. hertil 2./11. — United States, Egeuse, afg. Kristianssand 24./10. til New York.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Chatham 28./10. — til Browhead f. O. — Mikhail Outchoukoff, Harboe, ank. Chatham 22./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Fleetwood 23./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Chatham 19./10. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Chatham 23./10. til Browhead f. O. — Excellence Pleske,

Rasmussen, afg. Newcastle 23./10. til Swinemünde. — Pawel Andrejoff, Tannebok, afg. Liverpool 23./10. til Petersborg. — Wladimir Sawiu, Carstensen, ank. Cape Tormentine 24./10. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Petersborg 26./10. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 23./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 21./10.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Port Said 30./10. — Samui, de Fine Licht, ank. Port Said 30./10. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 17./10. — Trauquebar, van Deurs, ank. Saigon 28./10. — Cathay, Thomsen, afg. Port Said 28./10. til Marseille. — Anamba, Rambusch, afg. Suez 28./10. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Cambodia, Knudsen, ank. Sundsvall 29./10. — Indien, Berg, ank. Durban 30./10. Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./10. til Havre. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 25./10. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 23./10. til St. Thomas.

Vesterhavet. Nordsøen, Gram, ank. Pernau 30./10. — Nexos, Basse, afg. Esbjerg 30./10. til Blyth. — Ellen, Hansen, ank. Sunderland 29./10. — Fylla, Christensen, afg. Königsberg 31./10. til Jacobsstad. — Gerda, Iversen, ank. Newport 31./10. — Hebe, Gregersen, afg. Kjøbenhavn 30./10. til Gijon. — Inger, Larsen, ank. Raumo 30./10. — Johanne, Mikkelsen, afg. Hangö 29./10. til Preston. — Cito, Jepsen, ank. Ghent 30./10. — Napoli, Brinch, pass. Hanstholm 31./10. for St. Malo. — Bodil, Uldall, pass. Holtenau 29./10. til Oscarshavn. — Dugmar, Mathiasen, afg. Esbjerg 30./10. til Leith. — Nerma, Schiff, ank. Königsberg 31./10. — Laura, Pedersen, ank. Hernösand 27./10.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Santander 28./10. til Kratzwieck. — Ingrid, Winther, ank. Kratzwieck 31./10. — Karen, Eriksen, ank. Bordeaux 30./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Methil 29./10. — Russia, Poulsen, ank. Stockholm 28./10. — Carl Hecksher, ank. Libau 14./10. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 17./10. — Normannia, Eriksen, afg. Petersborg 30./10. — Enxinia, Lund, ank. Filadelfia 30./10. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 27./10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østersøen. Cimbrja, Poulsen, afg. Tampico 30./10. — Patria, Dam Larsen, ank. Algier 31./10. — Gratia, Sørensen, ank. Stockholm 28./10. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 17./10.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Brahe 21./10. — Gallia, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 31./10. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Burntisland 28./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 28./10. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bordeaux 23./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Sunderland 31./10. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 27./10. — Caribonia, Mathiasen, afg. Königsberg 28./10. — Estonia, Winckler, afg. Riga 30./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 31./10. — Selandia, Troeusgaard, afg. Burntisland 30./10. — Secalia, Jensen, afg. Burntisland 19./10. — Frumentia, Andersen, afg. Neapel 31./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 29./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Kjøbenhavn 29./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Sunderland 28./10. til Neufahrwasser. — Brattingsborg, Suenson, ank. Livorno 28./10. — Flynderborg, Larsen, ank. West Hartlepool 30./10. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Bougie 30./10. til Huelva. — Kronborg, Jensen, ank. Barry 30./10. — Rosenborg, Schultz, afg. Petersborg 24./10. til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, afg. Cette 24./10. til St. Louis de Rhone. — Stegelborg, Lund, ank. Hamburg 29./10. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. Dartmouth 28./10. til Königsberg. — Søborg, Hansen, ank. West Hartlepool 21./10. — Uranienborg, Schmidt, afg. Sunderland 30./10. til Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet af 1866. Guldborg, Ørbeck, afg. Korsør 30./10. til Libau. — Klampøborg, Thygesen, afg. Burntisland 28./10. til Livorno. — Marselisborg, Andersen, ank. Stettin 26./10. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Pomaron 26./10. til Memel. — Skødshørg, Agerlin, ank. Bordeaux 25./10. — Tuborg, Smith, afg. Genua 30./10. til Huelva. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Petersborg 27./10. — Vordingborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Petersborg 21./10. — Dansborg, Kühl, afg. Petersborg 29./10. til West Hartlepool. — Jægersborg, Larsen, afg. Blyth 31./10. til Kjøbenhavn. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 28./10. — Taarnborg, Matzen, afg. Lübeck 31./10. til Windau.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Grimsby 30./10. til Kjøbenhavn.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Petersborg 27./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Kjøbenhavn 1./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Libau 31./10. — Peter Mærsk, Borgeson, ank. Petersborg 27./10.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Korsør 31./10. til Kronstadt.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofoed, afg. Blyth 30./10. til Reval.

Torm. Sara, Jensen, afg. Sornäs 30./10. — Helene, Sørensen, ank. Burntisland 30./10. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Riga 31./10. — Agnete, Petersen, afg. Wismar 31./10. — Hermia, Hansen, afg. Methil 30./10. — Alice, Schultz, ank. Methil 30./10.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Sunderland 30./10. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Burntisland 1./11. — Martha, Christensen, afg. Rouen 30./10. — Elna, Rathje, ank. Rouen 26./10. — Theresse, Pedersen, afg. Sunderland 23./10. — Simone, Møller, afg. Rouen 30./10. — Jeanne, Løffler, ank. Rouen 27./10. — Vera, Risa, pass. Brunsbüttel 30./10. — Daisy, Lagesen, afg. Tynen 29./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 24./10. — London, Bom, ank. Dunston 30./10. — Paris, Tholander, afg. Libau 23./10. — Brüssel, Kaas, ank. Petersborg 1./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 30./10. — Wien, Bock-Hansen, ank. Newport 26./10. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 27./10.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Petersborg 27./10. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Wasa 2./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Hernösand 31./10. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 2./11. sydg. — Hans Tavsen, Klaborg, ank. St. Petersborg 30./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Calais 1./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Swansea 30./10. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Burntisland 1./11. — N. G. Peterson, Bloch, afg. Kjøbenhavn 31./10. — Ajax, Brorsen, ank. Calais 29./10.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio Janeiro 26./10. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Methil 17./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Archangel 19./10. — Urania, Clausen, ank. Burntisland 27./10. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 30./10. — Nordland, Møller, ank. Petersborg 28./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kronstadt 27./10. — England, Andersen, afg. Newport 27./10. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 29./10. — Rusland, Madsen, afg. Carthage 25./10. — Dronning Olga, Petersen, ank. Carthage 26./10. — Annette Furness, Larsen, ank. Hull 23./10. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 26./10. — Europa, Hansen, ank. Grangemouth 23./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Korsør 28./10. — Frankrig, Friis, ank. Antwerpen 25./10. — Belgien, Nielsen, ank. London 30./10.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Swansea 29./10. til Gefle. — Edison, Sørensen, afg. Petersborg 24./10. til West Hartlepool. — Fulton, Jørgensen, afg. Neapel 25./10. til Antwerpen. — Newton, Andersen, afg. Almeria 26./10. til London. — Washington, Nielsen, afg. Ghent 24./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. Ghent 29./10. til Burntisland. — Vora, Thing, ank. Windau 31./10. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 25./10. — Hertha, Rasmussen, afg. Rotterdam 29./10. til Rügenwalde.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, afg. Aalborg 22./10. — Inga, Storm, afg. Gibraltar 30./10. til Valenzia. — Etna, Pedersen, afg. Kristianssand 28./10. til Hamburg. — Sophie, Svarrer, ank. Exmouth 19./10.

Era. Martha, Madsen, ank. Swinemünde 29./10. — Genius, Bastrup, ank. Jersey 29./10. — Gloria, Fabricius, ank. Libau 30./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 30./10. — Bien, Petersen, afg. Kjøbenhavn 28./10. til Greifswalde. — Lorens, Levinsen, afg. Kjøbenhavn 28./10. — Thor, Kromann, ank. Portland 27./10. p. R. t. Altona. — Emilie, Hansen, ank. Vejle 30./10. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Leiths Red 30./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. New Ross (Irland) 31./10. — Amor, Rasmussen, ank. Isle of Wight 28./10. p. R. t. Leithsfjorden. — Rise, Bager, ank. Marseille 30./10. — Merkur, Friis, afg. Dyssart 27./10. til Svendborg. — Hertha, Krull, afg. Jersey 28./10. til Sunderland. — Naomi, Hansen, afg. Kjøbenhavn 30./10. til Greifswald. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Dakar 31./10. til Maracaibo. — Neptun, Jensen, ank. Mariager 31./10. — De tvende Brodre, Boye, ank. Grangemouth 30./10. — Pampa, Svendsen, ank. Lysekil 31./10. — Thor, Kromann, afg. Portland 28./10. til Altona. — Irene, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn Red 29./10. p. R. t. Middlesborough. — Familiens Haab, Petersen, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Signe, Hansen, ank. Kjøbenhavn 31./10. — Rigmor, Petersen, ank. Göteborg 31./10. — Malfridur, Hansen, ank. Neustadt 31./10.

INDHOLD:

Danmarks Handelsflåde i 1907. — Kjøbenhavn, d. 3. November 1908. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob 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.

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. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

De Herrer Kaptajner

provanterer 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. Leveraador til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4022
Brødfabrikker

Skib til Salg.

En For-and-aft Skonnert, 39,57 brutto Tons, i fuldstændig sejltyrdig Stand, er billig til Salg. Billet, nrk.: „371“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

Havareret lastedampskib tilsalgs.

S/S „Kulerona“ af Glasgow 1121 net. reg. i kort tid underhaanden tilsalgs for Assurandörernes regning, i beskadiget tilstand saaledes som den henligger i Trondhjem. Bygget Juli 1907 af Rodger & Co. Port Glasgow. Flush dæk med bak, bro og poop. Dimensioner 270' x 40,5' x 18,1'. Laster 3140 tons dv. eller 1030 standards db. inklusive bunkers paa 181' middel dybgaende. Fire store luger og en mindre do. paa broen. 521 tons vandballast i dobbeltbund og peak-tank agter. Circa 160 000 cubicfeet total capacity. To hovedkjedler 160 lbs. tryk. Maskine 20" x 33" x 54" med 36" slag. 9-9½ mil paa circa 14 tons Wales kul. Horizontal Donkeykjedel fem winscher, dampkerspil og dampstyreapparat. Bekvemmeligheder for kaptein og officerer i huse paa broen. — Forøvrigt en moderne og vel udstyret Clyde bygget lastedamper. Ovennævnte particulars uden garanti. Henvendelse til Lloyds Agenter.

H. & F. Bachke,
Trondhjem. (H O)

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

raas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo, Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Billkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Mæskinværksted
Bastværbroen.

Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.

Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampfougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.

Tredes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 10-11.

Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af reep: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

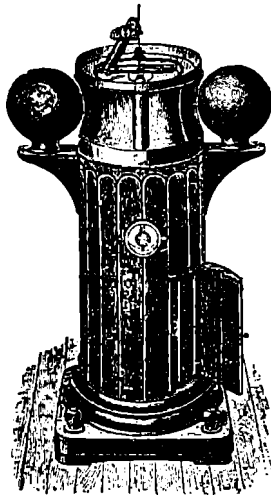
Lord Kelvins originale Kompasser komplet, sidste Model.

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.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Amaliegade 30.

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.

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 frkt.

F. N. Halmøe, Telefon 229.

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: Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St. Telefon 6031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestre 510.

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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Kobbersmedie.

Undertegnede tillader sig herved at meddele, at jeg den 1. November har etableret mig som Kobbersmedemester i København med Værksted i

Vildersgade 46.

Jeg tillader mig samtidig at anbefale mig med alle Slags Arbejder, som Kobberledning, Skibsarbejde af Kobber og Messing, Fortinning, samt alle eventuelle Reparationsarbejder.

A. Wilson

Telefon: Byen 4210.

Telefon: Byen 4210.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter. Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.: „Vanhaerst“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 71.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. November 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnor 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.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Tong købes.
John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40, Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16 Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	--	--

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith. Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

CONSTANTIN BÉNAUD
Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Russia.
Telegr.-Adr.: „Benuge“.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**
Nyhavn 37

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

**Havareret
lastedampskib
tilsalgs.**

S/S „Kulerona“ af Glasgow 1121 net. reg. i kort tid underhaanden tilsalgs for Assurandørernes regning, i beskadiget tilstand saaledes som den henligger i Trondhjem. Bygget Juli 1907 af Rodger & Co. Port Glasgow. Flush dæk med bak, bro og poop. Dimensioner 270' x 40,5' x 18,1'. Laster 3140 tons dw. eller 1030 standards db. inklusive bunkers paa 181' middel dybgaende. Fire store luger og en mindre do. paa broen. 521 tons vandballast i dobbeltbund og peak-tank agter. Circa 160 000 cubicfeet total capacity. To hovedkjedler 160 lbs. tryk. Maskine 20" x 33" x 54" med 36" slag. 9-9 1/2 mil paa circa 14 tons Wales kul. Horizontal Donkeykjedel fem vinscher, dampankerspil og dampstyreapparat. Bekvemmeligheder for kaptein og officerer i huse paa broen. — Forøvrigt en moderne og vel udstyret Clyde bygget lastedamper.

Ovennævnte particulars uden garanti. Henvendelse til Lloyds Agenter.

H. & F. Bachke,
Trondhjem. (H O)

Gaver til Sømandslønnen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Cleelfert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

**Sømandshøjskolen,
Svendborg**

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 90 Kr. maanedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faa hos

Vilh. Rasch
Forstander.

Skib til Salg.

En For-and-aft Skonnert, 39,57 Brutto Tons, i fuldstændig sejlfærdig Stand, er billig til Salg. Billet, nrk.: „371“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34

OLSKIND

kemisk præpareret Olietøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.

Faa hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere.

Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet, paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

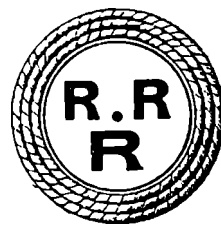
N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandar af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.**



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Til Skibsbrug

anbefales:

Carlsberg

Pilsner
Lagerøl
Porter
Exportøl
Skattefri, lys
og mørk
Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47. Telefon 4980.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Danmarks Handelsflaade i 1907.

(Sluttet.)

Bygningsstederne for de i 1907 her i Landet nybyggede danske Skibe var:

Kjøbenhavn 2 Sejlskibe med 2,545 R.-T. og 12 Dampskibe med 9,696 R.-T., Kastrup 1 Sejlskib med 6 R.-T., Frederikssund 3 Sejlskibe med 18 R.-T.,

Fordelingen af Skibe efter deres Størrelse fremgaar af Tabel III, som viser Fordelingen i 1907, 1906 og 1895 (det første Aar British Rule anvendtes) mellem mindre Skibe, der væsentligt gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

Tabel III.

Ved Slutningen af Aaret		Kystskibe (4 til 50 R.-T.)		Skibe af Mellem- størrelse (50 til 300 R.-T.)		Store Skibe (over 300 R.-T.)	
		Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage
1907	Sejlskibe	2,787	37,978	452	62,432	27	20,807
	Dampskibe	157	2,873	123	19,001	361	380,129
	Tilsammen	2,944	40,851	575	81,433	388	400,936
1906	Sejlskibe	2,672	37,230	459	63,223	30	21,127
	Dampskibe	155	2,749	117	18,554	334	351,437
	Tilsammen	2,827	39,979	576	81,777	364	372,564
1895	Sejlskibe	2,283	33,513	616	83,618	111	61,775
	Dampskibe	129	1,942	117	18,846	155	123,271
	Tilsammen	2,412	35,455	733	102,464	266	185,046

Frederiksværk 4 Sejlskibe med 34 R.-T., Helsingør 4 Dampskibe med 3,702 R.-T., Holbæk 3 Sejlskibe med 21 R.-T., Korsør 2 Sejlskibe med 9 R.-T., Svaneke 1 Sejlskib med 5 R.-T., Bandholm 4 Sejlskibe med 67 R.-T., Nakskov (Urne) 1 Sejlskib med 5 R.-T., Nykjøbing F. (Gaabense) 5 Sejlskibe med 29 R.-T., Stubbekjøbing 1 Sejlskib med 40 R.-T., Assens 4 Sejlskibe med 58 R.-T., Faaborg 1 Sejlskib med 6 R.-T., Kjertemind 5 Sejlskibe med 20 R.-T., Middelfart 3 Sejlskibe med 23 R.-T., Nyborg 14 Sejlskibe med 72 R.-T., Odense 2 Sejlskibe med 46 R.-T., Svendborg med Thurø og Troense 13 Sejlskibe med 922 R.-T., Rudkjøbing (Lohals) 4 Sejlskibe med 22 R.-T., Marstal 8 Sejlskibe med 486 R.-T. og 1 Dampskib med 121 R.-T., Ærøskjøbing 1 Sejlskib med 47 R.-T., Aalborg 2 Sejlskibe med 56 R.-T., Esbjerg 15 Sejlskibe med 101 R.-T., Frederikshavn 11 Sejlskibe med 86 R.-T., Horsens 2 Sejlskibe med 14 R.-T., Kolding 1 Sejlskib med 40 R.-T., Læsø 2 Sejlskibe med 12 R.-T., Løgstør 1 Sejlskib med 7 R.-T., Nykjøbing Mors 3 Sejlskibe med 68 R.-T. — tilsammen 119 Sejlskibe med 4,865 R.-T. og 17 Dampskibe med 13,519 R.-T.

For udenlandsk Regning er der i Danmark i 1907 nybygget 2 Sejlskibe med 10 R.-T. og 3 Dampskibe med 2,527 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum kan anslaaes til c. 1,100,000 Kr. Desuden udførtes der Motorbaade og lignende til et noget større Beløb.

De i 1907 fra Udlandet indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssteder:

Kristiania 1 Sejlskib med 32 R.-T., Kiel 7 Dampskibe med 7,165 R.-T., Haarlem 2 Dampskibe med 40 R.-T., Sunderland 2 Dampskibe med 1,740 R.-T., Newcastle 4 Dampskibe med 4,620 R.-T., Hylton 2 Dampskibe med 2,331 R.-T., West Hartlepool 1 Dampskib med 1,328 R.-T., Alloa 1 Dampskib med 807 R.-T. — tilsammen 1 Sejlskib med 32 R.-T. og 19 Dampskibe med 18,031 R.-T.

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 baade for Sejl- og Dampskibenes Vedkommende; i Gruppen af de mellemstore Skibe falder Nedgangen kun paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampflaaden, idet der, i endnu stærkere Grad end ved de mellemstore Skibe, er Tilbagegang i Tonnagen for Sejlskibe.

Medens Gennemsnitstonnagen 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 været en betydelig Forøgelse i den gennemsnitlige Tonnage; denne steg for Sejlskibene fra 556 R.-T. d. 31. December 1895 til 770 R.-T. d. 31. December 1907 og for Dampskibene fra 795 til 1,053 R.-T.

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 149 ved Udgangen af 1907, nemlig af Sejlskibe 8 med 12,474 R.-T. og af Dampskibe 141 med 229,490 R.-T.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1907 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 358,900 R.-T., altsaa til over det syvdobbelte; for Esbjerg, i hvis Distrikt der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 21,858 R.-T., og for Marstal, Fanø og Svendborg, hvis Flaader ganske overvejende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 39,500 til 68,450 R.-T., altsaa med tre Fjerdedele, medens den for det øvrige Land, taget under et, er aftaget fra 89,300 til 74,000 R.-T.

Handelsflaaden i Kjøbenhavn i 1907 bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlflaaden

Tabel IV.

	Sejlflaaden				Dampflaaden				Tilsammen			
	Antal		Reg.-Tonnage		Antal		Reg. Tonnage		Antal		Reg.-Tonnage	
	ab-solut	pCt.	absolut	pCt.	ab-solut	pCt.	absolut	pCt.	ab-solut	pCt.	absolut	pCt.
Kjøbenhavn.....	298	9.1	13,584	11.2	400	62.4	345,816	85.9	698	17.9	358,900	68.6
Sjælland(udenKjbbhv.)	556	17.0	7,865	6.5	44	6.8	8,238	2.0	600	15.4	16,103	3.0
Bornholm.....	147	4.5	5,129	4.2	7	1.1	1,475	0.4	154	3.9	6,604	1.3
Lolland-Falster..	210	6.5	2,504	2.1	14	2.2	2,209	0.5	224	5.7	4,713	0.9
Fyn.....	987	28.7	61,289	50.6	51	8.0	8,713	2.2	988	25.3	70,002	13.4
Øerne, (uden Kjbbhv.)	1,850	56.7	76,787	63.4	116	18.1	20,635	5.1	1,966	50.3	97,422	18.6
Jyllands Østkyst	592	18.1	10,473	8.6	61	9.5	9,670	2.4	653	16.7	20,143	3.9
Jyllands Vestkyst	179	5.5	14,043	11.6	41	6.4	19,498	4.9	220	5.6	33,541	6.4
Byerne ved Limfj.	347	10.6	6,330	5.2	23	3.6	6,884	1.7	370	9.5	13,214	2.5
Jylland.....	1,118	34.2	30,846	25.4	125	19.5	36,052	9.0	1,243	31.8	66,898	12.8
Ialt...	3,266	100.0	121,217	100.0	641	100.0	402,003	100.0	3,907	100.0	523,220	100.0

var aftaget fra 42,300 R.-T. i 1870 til 13,600 R.-T. i 1907, af hvilke sidste omtrent en Fjerdedel hørte til Pramme og Lægtre, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Damp- end i Sejlfart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaaden dominerende; den er her i de sidste 11—12 Aar forøget med c. 16,000 R.-T. og omfattede i 1907 33,9 pCt. af Provinsernes hele Dampflaade. Da en saa stor Del af Dampflaaden falder paa Kjøbenhavn, maa den foran omtalte Bevægelse i Dampskibstonnagen gennem det sidste Femaar, nemlig en stærk Opgang — særlig i Periodens sidste Aar —, ogsaa findes ved Kjøbenhavns Dampskibstonnage. De kjøbenhavnske Dampskibe var gennemsnitlig langt større end Provinsernes, nemlig i 1907 863 R.-T. imod 520 R.-T. i Esbjerg og 184 R.-T. i det øvrige Danmark. Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1907 et enkelt Aktieselskab, Det Forenede Dampskibsselskab, 78 Skibe med 77,397 R.-T. (Naar Selskabets Lægtre og Skibe i Provinserne medregnes, ejede det i 1907 ialt 138 Skibe med 93,650 R.-T.). For de tre Sejlskibspladser, Marstal, Fanø og Svendborg, under et er som nævnt Tonnagen bleven mer end fordoblet 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 31,000 R.-T. (for Sejl- og Dampskibe tilsammen). Sejlskibsflaaden paa Fanø, der i 1904 var lige saa stor som Svendborg Sejlskibsflaade, er siden da gaaet ned med 11,743 R.-T. og er nu langt mindre end sidstnævnte, der omtrent er uforandret. Marstals Sejlflaade kulminerede i 1903 med 30,126 R.-T. (fordelt paa 297 Skibe), Svendborgs i 1889 med 27,815 R.-T. (285 Skibe) og Fanøs i 1896 med 45,351 R.-T. (116 Skibe). For Fanø er der altsaa siden 1896 en Nedgang paa 34,095 R.-T., og Tonnagen er saaledes mindre end en Fjerdedel af, hvad den var for 11 Aar siden. Sejlfraaden paa Fanø bestaar af forholdsvis faa, men store Skibe, medens det omvendte er Tilfældet for Svendborgs og til Dels for Marstals Vedkommende. Gennemsnitsstørrelsen for Sejlskibe i 1907 var 296 R.-T. paa Fanø, 89 R.-T. i Svendborg og 98 R.-T. i Marstal. Henvend Halvdelen (17) af Fanøs 38 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 263 paa 5 nær var mindre end 200 R.-T.

De øvrige Provinsbyers samlede Handelsflaade er i Antal vokset med over 600 Skibe, men er i Tonnage c. 15,300 R.-T. mindre end for 37 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, fraregnet 1902 og 1906, og samtidig er Dampflaaden ikke bleven væsentlig udvidet, idet dens Tonnage i de 17 Aar fra 1890 til 1907 kun er vokset med 10,000 R.-T. Der har ved næsten alle de enkelte Byer været Tilbagegang for Sejlfraaden og Stagnation for Dampflaaden. Tonnagen for Aalborg var 8,346 R.-T., for Aarhus 5,464, Korsør 4,539 og Odense 4,213. Fem Byer, nemlig Helsingør, Rønne, Rudkjøbing, Frederikshavn og Vejle, havde en Tonnage mellem 2,000 og 4,000 R.-T.; for alle de øvrige Tolddistrikter var Tonnagen i 1907 mindre end 2,000 R.-T. Medens saaledes kun 9 Byer i 1907 havde en Tonnage, der var større end 2,000 R.-T., var dette for 27 Aar siden Tilfældet med 19 Byer, og det kan yderligere nævnes, at der for flere af de nysnævnte 9 Byer har været Nedgang siden 1880; nævneværdig Fremgang viser kun Korsør (med en Tonnage af 4,539 R.-T. i 1907 mod 1,713 R.-T. i 1880) og Aalborg (8,346 R.-T. mod 4,467 R.-T.). Endelig skal vedrørende Fordelingen mellem Byerne af de meget store Skibe anføres, at af Skibe paa over 1,000 R.-T. var af Sejlskibene 4 hjemmehørende paa Fanø, 3 i Kjøbenhavn og 1 i Vejle, og af Dampskibene 137 i Kjøbenhavn, 1 i Odense, 1 i Aalborg, 1 i Aarhus og 1 i Esbjerg.

Kjøbenhavn, d. 6. November 1908.

Projekteret Svensk Rederi-Sammenslutning. I Stockholm synes der at forberedes en Sammenslutning mellem de store Dampskibsselskaber Sødra Sverige og Svea. En stor Del Redere under Rederiselskabet Sødra Sverige er misfornøjet med den mindre forretningsmæssige Ledelse af dette store Foretagende, hvis Udbytte i det sidste Aar til Trods for de bedste Forudsætninger er gaaet 5 pCt. ned. Disse Redere har fornylig overfor Bestyrelsen fremsat Krav om en ekstraordinær Generalforsamling til at tage Beslutning om Selskabets Indlemmelse i Stockholms-Rederi-Aktieselskabet Svea. Det anses som sikkert, at Generalforsamlingen vil fatte Beslutning i denne Retning, og de forenede Rederier menes da at ville blive en Organisation med alle Muligheder for i det mindste paa Østersøen at byde enhver udenlandsk Konkurrence Spidsen. Sveaselskabet optog allerede for nogen Tid siden Stockholms Dampskibs-Rederiselskab og disponerer over 24 første Klasses Dampere. Sødra Sverig-Selskabet ejer 16 store og hensigtsmæssige Dampskibe, af hvilke et Par, som bekendt, sejler paa Kristiania. Sammen-

slutningen vil, hvis den bliver realiseret, komme til at omfatte 40 større og mindre Passager- og Lastebaade.
(Norges Sjøfartst.)

Fragtfarten paa Liverpool—New-York, som White Star Linien for c. 5 Maaneder siden indstillede paa Grund af Markedets ugunstige Stilling, er nu i Følge »Hamb. Corr.» atter genoptaget. Lørdag d. 31. Oktober er Damperen »Armenian» blevet ekspederet fra Liverpool.

Da Markedets Stilling atter har bedret sig, skal foruden »Armenian» ogsaa »Georgio Borio» og »Victorian» indsættes i Ruten, saaledes at ugentlig Fart derved bliver muligjort. Senere skal Damperen »Cevic», der sejler i samme Selskabs australske Linie, ligeledes anbringes i New-York Ruten.

I en Oversigtsartikel over de Opgaver, som Verband Deutscher Küstenschiffer vil komme til at arbejde med i den kommende Vintersæson, nævner »Der Küstenschiffer» Spørgsmaalet om, hvorvidt og under hvilken Form den tyske Organisation bør slutte sig til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Bladet mener, at de enkelte Underorganisationers Bestyrelser muligvis vil kunne fremkomme med brugbare Forslag paa dette Punkt, men at en endelig Ordning af Spørgsmaalet i hvert Fald maa tilrettelægges i Løbet af Vinteren.

Kaptajn J. P. Larsen, Formand i Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 er i Forgaars afgaaet ved Døden efter længere Tids Svagelighed.

»Norges Sjøfartst.» skriver d. 3. November: Et svensk Aktieselskab blev i Gaar konstitueret ved et Møde paa Børsen i Gøteborg. Aktieselskabet, hvis Formaal er at anlægge en Frihavn i Gøteborg, har en sultregnet Aktiekapital paa 1 Million Kroner.

Jubilæum. Den 8. November 1883 aabnedes Rønne Navigationsskole med en lille Festlighed, der fandt Sted i de til Skolen bestemte Lokaler i »Johnsens Gaard». Amtmand Holten holdt Hovedtalen.

Skolen kan altsaa nu holde sit 25 Aars Jubilæum.

Fra G. E. C. Gads Forlag har vi modtaget et Eksemplar af J. A. D. Jensen: Nautisk Almanak for 1909.

Almanaken indeholder de sædvanlige astronomiske og nautiske Data, internationale Søvejsregler etc., men iøvrigt intet nyt.

Skoleskibet „Viking“.

Fra agtet og kyndig Haand har vi modtaget følgende:

»Fagmænd!»

Det vilde ikke være mere end menneskeligt, om Kommandør Münster, da han nedskrev den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 68 for den 27. f. M. offentliggjorte Erklæring vedrørende »Viking», havde gnedet sig i Hæn-

derne og sagt »Nu har vi Kaptajn Clausen; lad ham blot prøve fremtidig at pille ved os og de Smaasynder, som vel, naar det kommer til Stykket, ogsaa vi har paa Samvilligheden — han har faret med $\frac{3}{4}$ Sandhed og nu kan han sige, hvad han vil: det er fremtidig os, som bliver troet«.

Det er ogsaa kun menneskeligt, naar Kommandøren ud fra denne Følelse har spidset sin Pen et Par Takker stærkere, end det maaske var nødvendigt i en Diskussion, der i en for vore hjemlige Forhold usædvanlig Grad har holdt sig til Sagen i Stedet for uden Nødvendighed at trække Personerne med ind.

Her har Fagmanden Münster imidlertid spillet Kommandør Münster et argt Puds.

Sagen er den, at Kommandør Münster — som jo kun paa Papiret har ført en Salpeterladning til Evropa og maaske overhovedet ikke har passeret »Kirkegaardene» dernede ved Sydspidsen af Sydamerika — ret undskyldelig har været uvidende om, at det i Salpetertraden er mest praktisk ved den første Tillastning af et Skib til en Begyndelse at anbringe en noget større Del Last, end man i og for sig anser for hensigtsmæssig, i Mellemdækket for saa, naar man gennem et Par Dages Sejlads praktisk har prøvet sin Bestuvningsplans Hensigtsmæssighed, at flytte det Kvantum, som faktisk viser sig at være for meget, fra Mellemdækket ned i Lasten.

»Et er et Søkort at forslaa, et andet Skib at føre!» Det er vel ikke nødvendigt overfor Fagmanden Münster at fremhæve, at denne Fremgangsmaade er mere praktisk end at regne uden Sikkerhedskoefficient og saa bag efter eventuelt blive nødt til at skifte Dele af Ladningen fra Lasten op paa Mellemdækket.

Outsider.

Gennem Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 har vi modtaget nedenstaaende Indlæg fra »Vikings» tidligere Fører:

Hr. Kommandør Münster har i en Artikel i *Dansk Søfartstidende* af 27. f. M. yderligere udtalt sig om »Viking»s Bestuvningsforhold og knytter til sine Udtalelser nogle Bemærkninger af Direktør Tuxen, som han kalder en uvildig Mand. Hvorvidt Hr. Tuxen, som Kollega til Kommandøren, kan betragtes som uvildig Mand, vil jeg overlade til andres Dom, men da Sagen nu vedrører Striden mellem Krigs- og Handelsmarinen, vilde det vistnok have været mere paa sin Plads, om Hr. Münster havde henvendt sig til en privat Skibsbygger om at udtale sig i nævnte Sag, eftersom, saavidt mig bekendt, Hr. Tuxen ikke har bygget noget Koffardiskib, medens vi dog har Skibsbygmestre her, der har bygget større Træ- og Jernskibe, saavel herhjemme som i Udlandet.

Med Hensyn til de 110 Tons Last, om hvilke Kommandøren udtaler, at jeg ikke har omtalt i min Artikel, at jeg havde ladet dem skifte ned i Underrummet, saa skal hertil bemærkes, at de blev skiftet fra For-Mellemdæk til Agter-Underrum, hovedsagelig for at formindske Skibets Luvgerighed. Kommandørens Slutningspassus i sin Artikel vedrørende Flytningen af de ovennævnte 110 Tons: »Hertil behøves ingen Kommentar» turde i dette Tilfælde mildest talt være mindre taktfuldt anbragt og vidner forøvrigt ikke om nogen særlig indgaaende Sagkundskab set fra et praktisk Standpunkt, thi for et Skib som »Viking» med 3,550 Tons Ladning inde, vil det staa enhver klart, som blot har lidt Kendskab til Søfart, at c. 110 Tons Last, skiftet fra Mellemdæk til Underrum, ikke kan spille nogen afgørende Rolle hverken med Hensyn til Stabilitet eller Sejlvegne, som Hr. Münster synes at mene. Jeg skal endnu kun tilføje, at »Viking» under hele Hjemrejsen fuldt ud svarede til mine Forventninger i Overensstemmelse med de af mig i flere Aar indhøstede Erfaringer som Fører af større Sejlskibe i Salpeterfarten saavel i Retning af Sejlvegne som Stabilitet.

Min Stilling overfor Hr. Münter i denne Sag kan kun være én, nemlig Lærerens overfor Elevens.

For at hjælpe Hr. Münter tilrette med at forstaa den rigtige Opfattelse af Bestuvningsforhold kræves imidlertid ikke en Avisartikel men en Lærebog i Sømandsskab. Skulde jeg skrive denne, vilde den som Indledning for Hr. Kommandøren indeholde Sentensen: Husk at Insinuationer hører ikke hjemme i Polemik.

Den 3. November 1908.

Kliniken paa Strandboulevarden Nr. 127.

N. Clausen,
tidligere Fører af Skoleskibet »Viking».

Vi har yderligere modtaget følgende:

Nedenstaaende er et Uddrag af det engelske Søfartsblad »Fairplay» af 22. Oktober.

17th October 1908.

To the Editor of Fairplay.

Dear Sir. No doubt you will have observed last week the fixture of the Danish training-ship »Viking» from Hamburg to Port Pirie at 10/3 for coke. The representatives of this vessel seem indeed to have succeeded in obtaining the lowest rate ever paid. Deducting the expenses of loading at 90 pfennig per ton, discharging at Port Pirie about 2 sh. per ton, heavy lightering cost for part cargo at the latter port at about 6/6 per ton, the freight will scarcely pay the portcharges at Hamburg and Port Pirie, and will leave at the utmost a few pence per ton towards contributing to working expenses, namely, wages, provisions, stores, insurance, etc.

Fixtures of this kind of course spoil the market for outward sailing tonnage altogether, and one can only hope that prudent sailing-ship owners will hold on to paying rates when fixing their vessels outward instead of carrying a cargo to the benefit of charterers for practically nothing.

Yours faithfully,
Sailing-Ship Owners.

Med andre Ord, Bestyrelsen — er det den kløgtige Generalkonsul for Guatemala? — har akcepteret en Fragt saa lav, saa vi ogsaa paa denne Maade bliver skandaliseret i Udlandets Øjne. Det skulde ikke undre, om det er nævnte Generalkonsul, der har været Mester for denne Bedrift, thi han er jo vant til at sejle Kroner til Ører efter en større Maalestok, eller maaske er det den samlede Bestyrelse, og det lader da til, at d'Herrer ogsaa i den Retning forstaa deres business og gør deres teoretiske Beregninger.

Af nationale Hensyn har vi af Handelsmarinen afholdt os fra at bringe denne malpropre Vikinghistorie frem i Udlandets Presse, noget vi har været berettiget til, idet Udlandet selvfølgelig med Forbavselse har set, hvad der her er foregaaet, hvilket er noget saa enestaaende i Retning af Haan mod os og Dumhed i det hele taget, saa det lyder som et Eventyr — men nu lader det jo til, at Bestyrelsen selv besørger det. Men hvor længe vil dette gaa? Der maa jo sættes svimlende Summer overstyr, og vi som skatteydende Borgere maa nedlægge en bestemt Protest mod, at Statskassen tappes til Fordel for et sligt Foretagende, som kun gør Skade i alle Retninger.

Hammeren er falden, siger Kaptajn af Krigsflaaden, Andersens Kollega, forhenværende Skibsfører Hein, — ja den er saamænd falden godt — og han mener ikke, at der er nogen Grund for Forældre og Værger til at være ængstelige ved at sende deres Sønner og Myndlinge ud med »Viking». Maaske der ikke er, men hvis

der ikke er, saa er det da fordi at der som første Styrmand er ansat en praktisk, erfaren Skibsfører af Handelsmarinen som Krigsmandens Barnepige, ja lad os kun sige det rent ud, og lad os kalde Skibet ved dets rette Navn foreløbig, nemlig Øvelsesskib for Kaptajn Andersen, men mig forekommer det ubegribeligt, at d'Herrer Krigsmarineofficerer kan være bekendt saaledes at pynte sig med laante Fjer.

Lad os da haabe, at Styrmanden klarer Situationerne, der hvor den praktiske Sømand kun kan klare dem, og lad os ønske, at den høje Skibschef ikke bliver altfor søsyg, hvis han straks kommer ud i daarligt Vejr — og at han med Værdighed maa finde sig i at blive døbt, naar Ækvator passerer — ja det lyder i Sandhed komisk, men factum est.

M. Nissen,
Skibsreder — mangeaarig Skibsfører.

Hermed afsluttes indtil videre Diskussionen om Skoleskibet »Viking» i *Dansk Søfartstidende*.

Red.

Frugtmarkedet.

I den forløbne Uge har Markedet intet Steds bedret sig, hverken for ud- eller hjemgaaende, og i enkelte Retninger er Tonen nærmest svagere. Saaledes er Raten fra Donauen for prompt Lastning faldet til 6/3 L. H. A. R., 6/9 Hamburg, og fra Sulina noteres nominelt kun 5/. Den enorme Mængde Dampere, som gaar til Middelhavet med Kul, slaas om at faa Returfragter fra Sortehavet og Middelhavet, og faar de endelig en Fragt, sætter de gennemgaaende kun Penge til. En betydelig Del gaar derfor i Ballast tilbage til England, men ogsaa dette giver Underskud, og Baadene trykker blot Markedet ved at komme saa hyppigt frem igen. La Plata er fremdeles elendigt for prompt Lastning, og Dampere er gaaet ballastet op til Golfen, der af den Grund ikke er saa fast, som Tilfældet vilde have været, hvis La Plata Tonnagen ikke pressede paa, thi der er temmelig mange Laster i Markedet. Østersøen er flov, og Raterne overalt meget lave. St. Petersborg har skuffet stærkt, idet der nu intet videre Begær er efter Tonnage. Eksportørerne lagrer for en stor Del deres Varer, og for Korn sluttedes der sidst til den lavere Rate 1/3 Hvedebasis London eller Rotterdam. Fra Libau er 9 d. Havrebasis det yderst opnaaelige. Königsberg har intet Korn at byde paa og kun et Par enkelte Trælaster, f. Eks. 7/ Sleepers til Liverpool. Kulfragterne ind til Østersøen er uforandret lave som i forrige Uge.

Generalforsamlinger.

Dansk-russisk Dampskibsselskab

afholdt Torsdag d. 29. Oktober en ekstraordinær Generalforsamling. Højesteretsadvokat P. G. C. Jensen, der dirigerede, meddelte, at der for at vedtage Ændringer i Vedtægterne krævedes, at mindst 2/5 af Aktiekapitalen, altsaa 6 2/5 Mill. Kr., var repræsenteret. Der var imidlertid kun repræsenteret 4,300,000 Kr., hvorfor Forsamlingen ikke kunde tage Beslutning om Vedtægtsændringer, hvilket vil ske paa en ny Generalforsamling.

Formanden, Gehejmetatsraad Bransen, gav i Tilslutning til sine Meddelelser paa den ordinære Generalforsamling en kort Meddelelse om Regnskabet for 1907, som man foreslog vedtaget i forandret Affattelse.

Angaaende Sortehavsfarten vilde Formanden bemærke, at der var 3 Selskaber, som drev Fart paa Sortehavet, deriblandt Nordisk Dampskibsselskab i St. Petersborg. Der havde været ført Forhandling mellem disse 3 Selskaber om, at et af Selskaberne skulde

(Fortsættes Side 601.)

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-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2592. Lys- og Kløkketønde ombyttet med Lys- og Fløjtønde. Sejro-NV.-Rev. Kattegat. Den 1ste November 1908 er Sejro-NV.-Rev Lys- og Kløkketønde ombyttet med en Lys- og Fløjtønde. Tøndens Farve og Fyrets Karakter er uforandret. (Kort Nr. 120, 144, 156, 160 og 211. Danske Løds, Side 200. Fyr-Port. Nr. 161. Sø.-Port. Side 12). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1963. Kjøbenhavn 1908).

2593. Oplysning om Ankerplads. Hornafjærd. Island S.-Kyst. Ifølge Oplysning, som er fremkommet i den senere Tid, er Holdebunden paa Ankerpladsen i Hornafjærd ikke god, og der er kun meget lille Svajerum, selv naar Ankrene sættes midt paa Ankerpladsen. (Islandske Løds, Side 136).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2594. Vrag uskadeliggjort. Kivik Brodgrund. Ahus S. Sverrig. Ifølge Telegram fra Malinö Lødskaplajn er Vraget af den ved Kivik Brodgrund sunkne Slup uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 6½ m. Afmærkningen er indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2446. Kjøbenhavn 1908).

2595. Farvandsafmærket. Uleåborg Distrikt. Finske Bugt. Finland. Et 7½ m Farvand er afmærket fra Soon til Ryönjäs og Selkäkarvo Vagero uden for Røhja Lødsplads, og inden for disse en Red for 4, m dybtliggende Fartøjer. 64° 13' N. Br. 23° 41' Ø. Lgd.

Et 7½ m Farvand er afmærket fra Soon til Mutkamatala Vager i Indløbet til Similoto, og derfra et 6 m Farvand til Lødspladsen. 64° 37' N. Br. 24° 21' Ø. Lgd.

N. for Govallin Matala Grund ved Mundingen af Kalajoki Ålf er udlagt en Vager. 64° 20' N. Br. 23° 49' Ø. Lgd.

2596. Vardes Plads. Mariehamn. Alands Øer. Folketsholm Vard, mellem

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, snarlange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarportovetliggges.

Still Point. 56° 2' N. Br. 3° 8' V. Lgd.
Sirenen paa May Island staar 50 m inden for South Ness, Øens SØ.-Punt.
56° 11' N. Br. 2° 32' V. Lgd.

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2617. Taagesignal forandret. Lizard. England. Sirenen ved Lizard Fyr er forandret og giver nu hver 1 Minut et Stød, et langt Stød af 7 Sek. Varighed, hurtig efterfulgt af et kort Stød af 2 Sek. Varighed. 49° 57' N. Br. 5° 12' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1487. Kjøbenhavn 1908).

2618. Fyr forandret. Dunnet Head. Pentland Firth. Skotland N.-Kyst. Dunnet Head midlertidige Fyr er slukket og det nye Fyr tændt. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser Fire-Blink. 58° 40' N. Br. 3° 22' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 179). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1834. Kjøbenhavn 1908).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2619. Telegrafkabler afmærket. Ile de Groix. Frankrig. I Bugten ved Port Melin er det V.-lige Telegrafkabel afmærket med to hvide og blaa Baaker med hvid Skive paa Toppen. Forbaaken er 20 m høj og staar 13 Kbl N. 85° Ø. fra Pen Men Fyr. Bagbaaken staar 140 m S. 30° V. fra Forbaaken. Det Ø.-lige Kabel er afmærket med to lignende Baaker. Forbaaken staar 7 Kbl N. 35° V. fra Kirken i Groix, Bagbaaken 225 m S. 39° Ø. fra Forbaaken.

I Bugten La Groix er Telegrafkablet afmærket med to lignende Baaker. Forbaaken staar ved Kabelhuset, Bagbaaken 110 m S. 39° V. fra Forbaaken. Port Melin: 47° 39' 0" N. Br. 3° 28' 15" V. Lgd.

2620. Telegrafkabler afmærket. Port Maria. I Bugten ved Port Maria er opført tre hvide og blaa Telegrafbaaker. Forbaaken har hvid Skive paa Toppen og staar 950 m N. 89° Ø. fra Port Maria Molehoved. 47° 28' 30" N. Br. 3° 6' 42" V. Lgd. Den Ø.-lige Bagbaake har hvid Trekant paa Toppen, og staar 100 m N. 42° Ø. fra Forbaaken. Den V.-lige Bagbaake har hvid Firkant paa Toppen, og staar 100 m N. for Forbaaken. Det er forbudt at ankre mellem Liniernes Bagbaakerne overet ved Forbaaken.

2621. Grund fundet. Chaussée du Béniguet. Ouhéron. En 5½ m Klippe ligger 1700 m N. 82° Ø. for Taarnet Eschassiers, tæt ved det gamle Ledemærke NØ. om Chaussée du Béniguet. 47° 25' 42" N. Br. 3° 1' 22" V. Lgd.

2622. Telegrafkabler afmærket. Belle Ile. I Port Puce. V. for Saunon, er Telegrafkablet afmærket med to hvide og blaa Baaker med hvid Skive paa Toppen. Forbaaken staar 11½ Kbl S. 60° Ø. fra Poulains Fyr, og Bagbaaken 110 m S. 40° Ø. fra Forbaaken.

I Bugten Port Jean er det V.-lige Kabel afmærket med to lignende Baaker. Bagbaaken staar 7 Kbl N. 87° Ø. fra Mollen Kereso, og Forbaaken 200 m N. 4° V. fra Bagbaaken. Det Ø.-lige Kabel er afmærket med ovennævnte Bagbaake og en lignende Forbaake, der staar 125 m N. 33° Ø. fra Bagbaaken.

Ved Samstun, Ø. for Grand Sable, er Kablet afmærket med to lignende Baaker. Forbaaken staar 8½ Kbl S. 43° Ø. fra Taarnet Truie, Bagbaaken 90 m S. 35° V. fra Forbaaken.

Poulain Fyr: 47° 28' 19" N. Br. 3° 15' 7" V. Lgd.

2623. Telegrafkabler afmærket. Ile d'Houat. Ved Portz Claudel er Telegrafkablet afmærket med to hvide og blaa Baaker med hvid Skive paa Toppen. Forbaaken staar ved Kabelhuset, paa 47° 23' 37" N. Br. 2° 58' 50" V. Lgd., Bagbaaken 75 m N. 68° Ø. fra Forbaaken.

Ved Øens Ø.-Punt er Telegrafkablet afmærket med to lignende Baaker. Forbaaken staar ved Kabelhuset ved Er Tal, Bagbaaken 90 m N. 78° V. fra Forbaaken.

Mariehamn Ø-lige og V-lige Havn, staar paa NNO-Pynten af Nätön. 60° 3', N. Br. 19° 58', ø. Lgd.

2597. Fyr tændt. Åggskår. Finske Bugt. Paa S-Enden af Södra Åggskår er tændt et Fyr, der viser grønt Hurtighlink fra N. 43° Ø. til N. 50° Ø, hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 60° Ø. til N. 52½° Ø, rødt Hurtighlink fra N. 52½° Ø. gennem Ø. til S. 13° Ø, grønt Hurtighlink fra S. 13° Ø. gennem S. til S. 80° V. hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 80° V. til S. 85° V., rødt Hurtighlink fra S. 85° V. gennem V. til N. 50° V. Flammens Højde: 6,2 m. Synsviddens: 5 Sm. Hvidt Fyrhus 60' 12" 10" N. Br. 25° 46' 28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2598. Vintermærkning. Tyskland. I Tyskland er Vintermærkningen be-
gyndt.

2599. Vrag indslæbt. Rishöft NØ. Vraget af Skonnerten »Aldubrane er indslæbt til Pillan. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2463. Kjøbenhavn 1908).

2600. Fyr midlertidigt forandret. Jørshöft. Jørshöft Fyr er slukket og det midlertidige, hvide Lynglyr, der hver 15 Sek. viser To-Lyn, tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2376. Kjøbenhavn 1908).

2601. Fyrs Karakter. Pelzerhåken. Pelzerhåken Fyr viser Lys i 77 Sek. a 82 Sek., Blus i 4 Sek., a 5 Sek., Mørke før og efter Blusset i 17 Sek. a 20 Sek., hele Perioden er 116 a 127 Sek.

I Foråret 1909 skal Fyret forandres til et fast Fyr med Ek-Blus hver 1 Minut. 54° 5' 14" N. Br. 10° 52' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 157 og 160).

II. Kattegat og Skagerrak.

2602. Lanterner tændt. Randholmen. Kristianssand. Norge. Paa Randholmen S-Fynt brænder fra 15de December—15de Marts to grønne Lanterner, der holdt overet leder fri V. om Skogrundene. 58° 5' 10" N. Br. 8° 7' 30" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2603. Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket 28 Sm N. N. 53° V. for Linnuden. En Mast er over Vandet. 52° 49', N. Br. 4° 6' Ø. Lgd.

Vraget af Skonnerten »Johann« ligger for sine Ankre paa 56° 30' N. Br. 3° 25' Ø. Lgd. Rejsningerne stod endnu den 26de Oktober 1908.

2604. Tænding og forandring af Fyrlamper. Norge. Den 1ste November 1908 tændes følgende Fyrlamper:

Rautelaugen, Søgnøfjord, paa N-Pynten af Fjærrø, viser hvidt Lys med Formærker. Flammens Højde: 10 m. Det lys er fra S. 68° V., fri N. om Skabben og Søgnøestlandet, gennem V., N. og Ø. til S. 68° Ø., fri N. om Baulen. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 5' 20" N. Br. 5° 10' 40" Ø. Lgd.

Store Flatholmen, Mølstøen, Frohavet, viser Et-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 14 m. Lys er hvidt fra S. 33° Ø., fri V. om Rodgjøstingun og udenfor liggende Grunde, til S. 28° Ø., fri Ø. om Tristenen og udenfor liggende Grunde, rødt derfra gennem S. til S. 21° V., fri V. om Utsitan, hvidt derfra gennem V. og N. til N. 38° Ø., fri V. om Urshakalidet, rødt derfra til N. 80° Ø., fri N. om Boeflisa, grønt derfra til S. 33° Ø. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 57' 35" N. Br. 3° 39' 0" Ø. Lgd.

Sauene, Vestre, paa Bryggeret, Sauene SV-Pynt, viser Lys med To-Formærker. Flammens Højde: 6, m. Lys er hvidt fra S. 52° Ø. gennem S. til S. 5° V., fri Ø. om Navværerne og Hvalen, rødt derfra gennem V. til N. 49° V., fri N. om Fiskskær, hvidt derfra til N. 44° V., fri V. om Kulskjærene, grønt derfra til N. 24° V. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 59' 30" N. Br. 9° 10' 30" Ø. Lgd.

Bleika, Froerne, paa Holmens SV-Pynt, viser Et-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 13, m. Lys er rødt fra S. 66° Ø. til S. 36° Ø., fri V. om Kulskjærene, hvidt derfra til S. 33° Ø., fri Ø. om Fiskskær, grønt derfra gennem S. og V. til N.

29° V. fri Ø. om Asalfn, hvidt derfra til N. 17° V., fri V. om Haamandfln og Trobakkfln, rødt derfra gennem N. til N. 3° Ø. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 1' 30" N. Br. 9° 6' 30" Ø. Lgd.

Smidtigs nellægges Somnes Fyr, og Jarholmen Fyrlampe tændes paa Øens SV-Pynt. Flammens Højde: 7,2 m. Den viser Lys med Formærker. Lys er rødt fra N. 22° V. til N. 42° V., fri V. om Sjøskjærene, hvidt Lys derfra til N. 62° V., fri N. om Somnesøen, grønt derfra gennem V., S. og Ø. til N. 88° Ø. Brændetid: 1ste August—30de April. 65° 22' 20" N. Br. 12° 10' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 88).

2605. Fyrs Lysvinkel forandret. Amrum. Tyskland. I Amrum Tømrermærkefyr, ved Norddort, forandres grænsen mellem den hvide og den røde Lysvinkel den 7de November 1908 fra S. 33° V. til S. 30° V. 54° 40' 12" N. Br. 8° 18' 43" Ø. Lgd.

2606. Havnebassinier belyst. Harburg. Paa en Due d'Albe paa V-Siden af høret af Havnebassinierne I, II og III i Harburg nye Havn er tændt to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 6,2 og 5,2 m. Synsviddens: 2 Sm. Fyrene er skærmet mod Land. Fyrenes Plads er: I paa 53° 28' 40" N. Br. 9° 58' 44" Ø. Lgd. II paa 53° 28' 47" N. Br. 9° 58' 26" Ø. Lgd., og III paa 53° 28' 56" N. Br. 9° 58' 7" Ø. Lgd.

Lanøbruch Fyr, mellem Havnebassinierne II og III, er slukket.

2607. Forandring af Fyr. Solthörn og Blærensand. Vrag borttaget. Afmærkning forandret. Wæser. Lys- og Klokkelønde E., S. for Roter Sand Fyr, flyttes om kort Tid Ø. hen til grænsen af Vinklen med To-Blink i Roter Sand Fyr. Vraget af Tjalk »Wilhelm«, ¼ Kbl SSØ, for Holøvær Bankelønde, er uskadeligt for Skibsfarten, Afmærkningen er indtaget. I Solthörn Fyr er N-Grænsen for den N-lige, røde Lysvinkel nu N. 72½° V. Blærensand høje Fyr er flyttet og staar nu 183 m N. 10° Ø. fra det lave Fyr. Flammens Højde: 14,5 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 130. Kjøbenhavn 1908).

2608. Vintermærkning upaalidelig. Ostfriesische Bær. I Harle, Okzumer Balje, Aekumer Ene og Nordorney Seegat maa man om Vinteren ikke stole paa Sømærkerne.

2609. Tønde flyttet. Ranselgat. Ems. Holland. I Ranselgat er sort Spidstønde W II flyttet til 53° 29' 41" N. Br. 6° 49' 57" Ø. Lgd.

2610. Afmærkning. Genl van het Brakzand og Gat van Schiermonnikoog. Friesche Zeegat. Genl van het Brakzand og Gat van Schiermonnikoog er nu afmærket med en rød Væger, paa 53° 26' 12" N. Br. 6° 9' 47" Ø. Lgd., og 9 sorte Vægere Nr. 1—9, hvornaf Nr. 1 ligger paa 53° 25' 40" N. Br. 6° 9' 47" Ø. Lgd., og Nr. 9 paa 53° 27' 8" N. Br. 6° 9' 38" Ø. Lgd.

2611. Forandring i Afmærkning. Keelen. Zeegat van Bronwershaven. I Keelen er Spidstønde Nr. 4 flyttet til 51° 36' 20" N. Br. 3° 57' 52" Ø. Lgd., og en rød og sort vandret stribet Kuglelønde Nr. 4 a med Diamant udlagt ved det N-lige Indløb fra Witte tonnen Vhje til Keelen, paa 51° 36' 14" N. Br. 3° 58' 11" Ø. Lgd.

2612. Vrag uskadeliggjort. Krammer. Vraget af Tjalken, som var sunket i Krammer, tæt ved den rød og sort vandret stribe Kuglelønde Nr. 5 med Kogle, er uskadeliggjort for Skibsfarten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2465. Kjøbenhavn 1908).

2613. Tidedvand-Signaler. Ostende. Belgien. Fra den 15de November 1908 benyttes de nye Tidedvand-Signaler i Ostende. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1071. Kjøbenhavn 1908).

2614. Lystønde flyttet. Barrow Deep. Thømsen. England. Barrow Lystønde Nr. 8, der viser rødt Blinkfyr, er flyttet og ligger nu 6, Sm N. 68° Ø. fra Maplin Fyr. 50° 37' 25" N. Br. 1° 14' 33" Ø. Lgd.

2615. Vrag afmærket. Flamborough Head. Unnporen »Dunstafigen« er sunket i 16 m Vand, 5 Kbl fra Flamborough Head Fyr. Tæt SØ. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde, og ½ Kbl Ø. for det et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. 54° 6' 15" N. Br. 0° 37' 45" V. Lgd.

2616. Taagesignalers Plads. Inch Keith og May Island. Firth of Forth. Skotland. Sirenen paa Inch Keith staar 20 m inden for Øens N-Pynt, som hedder

2624. **Telegrafkabler afmærket. Ile d'Hædik.** Paa Hædik er Telegrafkablerne afmærket med to hvide og blå Baaker med hvid Skive paa Toppen. Forbaaken staar paa Øens N.-Kyst, paa 47° 20' 38" N. Br. 2° 53' 5" V. Lgd., Bagbaaken 90 m. S. 5° Ø. fra Forbaaken.

2625. **Fyr forandret. Little Hope Islet. Nova Scotia S.-Kyst.** Paa Little Hope Islet er det midlertidige, hvide Fyr med Formørkelser slukket og et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 7 Sek., tændt. Flammens Højde: 30 m. Synsviddens: 15 Sm. Linseapparat af 2den Orden. Cylindrisk, 30 m høj Taarn med rød Lanterne.

2626. **Klokkeetønde omløst med Lys- og Fløjtetønde. Quaco Ledge. Bay of Fundy. New Brunswick.** Klokkeetønden ved Quaco Ledge er ombyttet med en rød, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket »Quaco Ledge«. Den viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser.

2627. **Ledefyr tændt. Portage Island. Miramichi Bay. New Brunswick Ø.-Kyst.** Et hvidt, fast Fyr, der er forfyr i Portage Island Ledefyrlinie, er tændt paa Portage Island S.-Ende, 270 m S. 50° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 7 Sm. Holdt overet i N. 50° V. leder Fyrene fra Fyrliniens Skæring med Swashway Ledefyrlinie til Spit Tønde, ved Spit Shoal Ø.-Ende, Fox Island N.-Ende.

2628. **Tønde udlagt. Rose and Crown Shoal. Nantucket Shoals. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** En sort Stumptønde Nr. 1, mærket R.C., er i 11 m Vand udlagt ved NØ-Spidisen af Rose and Crown Shoal. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2164. Kjøbenhavn 1908).

2629. **Fyr og Fyrbaaker forandret. Charleston Harbor. South Carolina.** Den 1ste November 1908 forandres South Channel forreste, hvide Ledefyr paa Sullivan's Island, c. ½ Kbl SV. for Fort Moultrie SV.-Hjørne, til at vise rødt Lys, og Lazaretto Fyr paa SV.-Enden af Fort Sumter Shoal slukkes permanent. Dagmærkerne paa Cumming Point Ledefyrbaaker males hvide.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2630. **Grund fundet. Punta Lobitos. Peru.** En 6,4 m Klippe er fundet i Indløbet til Punta Lobitos, 1,5 Sm N. 85° V. fra Huset ved Punta Lobitos, og i N. 14° V. fra Talara Point. 4° 27', S. Br. 81° 17', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2631. **Grunde afmærket. S.ta Teresa di Gallura. Sardinien N.-Kyst.** Paa 3,2 m Grunden ved Indløbet til Porto Longosardo, 700 m N. 18° Ø. fra Taarnet N. for S.ta Teresa di Gallura, er udlagt en Tønde, og paa 3,2 m Grunden 1350 m N. 41° Ø. fra samme Taarn en Tønde.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller

Bogs Nr.

R 139

† 139

Japan:

Amaruba Zaki to Ando Zaki including Wakasa Wan.

† 139 Aaruba to Ando Zaki.

Rettelser. (Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren Nr. 25. Kristiania 1908).

1 »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2456. Kjøbenhavn 1908.
Jusholmen Fyrlampe viser grønt Lys til N. 26° Ø., ikke N. 21° Ø., fri Ø. om Einsteinen, og hvidt Lys til N. 28° Ø., ikke N. 23° Ø., fri V. om Hornneset.
Leiholmen Fyrlampe viser grønt Lys til N. 56° V., ikke N. 51° V., fri N. om Flesskallen.

trække sig tilbage. Da Nordisk Dampskibsselskab var det, der sidst havde begyndt Farten, var det ganske naturligt, at man havde forhandlet væsentligst om, at dette Selskab skulde trække sig tilbage. Der var imidlertid endnu ikke naaet en Overenskomst, som Nordisk Dampskibsselskab mente at kunne gaa ind paa, idet man maatte forde en antagelig Kompensation, en Fordring, som ogsaa Bestyrelsen for Dansk-russisk Selskab mente at burde give sin Tilslutning, saa at i hvert Fald noget af Tabet blev dækket. Bestyrelsens Forslag til forandret Afættelse af Selskabets Regnskab for Aaret 1907 vedtoges derefter enstemmigt.

Det gik ud paa, at der i Regnskabet optages:

- den i Bestyrelsens Redegørelse til Aktionærerne af 9. Juli d. A. begrundede Godskrivning af Nordisk Dampskibsselskabs Konto mod 516,966 Kr.
- det i samme Redegørelse beregnede Kurstab paa Selskabets Beholdning af Aktier i Nordisk Dampskibsselskab til Beløb 365,365 Kr. 38 Øre.
- som Nedskrivning af Værdien af de Selskabet tilhørende egne Aktier: 7,680 Kr.
- som Reservo for Ruteetablering og for ekstraordinære Afskrivninger 929,628 Kr. 52 Øre.

Formanden framsatte derefter Forslag til en Række Ændringer i Selskabets Vedtægter samt om, at Selskabets Reserve-, Fornyelses- og Assurance-Fond, som ultimo 1907 tilsammen udgjorde 2,068,165 Kr., i Selskabets Balance ultimo 1907 fordeles paa Amortisationsfonden med 852,119 Kr. og paa Reservecapitalen med 1,216,045 Kr., idet der efter Vedtægtsændringerne kun skulde findes disse to Fonds.

Der rejstes fra et Par Aktionærers Side Anker mod den foreslaede Størrelse af Henlæggelserne, og der vil sandsynligvis ved næste Generalforsamling blive stillet Ændringsforslag i nævnte Retning. Skont der ikke kunde tages Beslutning om Vedtægternes Ændring, blev der dog afgivet for at se, om Forsamlingen var for Ændringerne, hvilket Afstemningen viste.

Formanden fremlagde derefter Forslag om en Nedskrivning af Aktiekapitalen med 3 Mill. Kr., fra 10 Mill. til 7 Mill. Kr. Heller ikke dette Punkt kunde endelig afgøres ved Generalforsamlingen.

Om Tidspunktet for Nedskrivningen og Størrelsen af denne udviklede der sig nogen Diskussion.

Bestyrelsen kunde gaa med til at udskyde Nedskrivningen, medens man gerne vilde fastholde Forslaget om de 30 pct.s Nedskrivning; i hvert Fald ønskede man ikke en mindre Nedskrivning.

Den administrerende Direktør meddelte, at Selskabets Baade havde betalt samtlige deres Udgifter, deriblandt Amortisation, og der var endda et lille Overskud.

Valg af Bestyrelsesmedlemmer udsattes til næste Generalforsamling.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i September Maaned 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe. Sejlskibe: 8 amerikanske, 10 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 5 franske, 2 græske, 2 italienske, 6 norske, 3 russiske, 5 svenske, ialt 43. Dampskibe: 2 amerikanske, 1 østrigsk, 1 belgisk, 14 britiske, 3 tyske, 1 italiensk, 2 japanske, 3 norske, 1 spansk, ialt 28. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 17, Kollision 2, beskadiget af Ild 1, forsvundet 9, forladt 3, Kondemnation 10, sunket 1; for Dampskibene: Stranding 17, Kollision 3, beskadiget af Ild 2, forsvundet 2, Kondemnation 3, sunket 1.

Katholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 21. Oktober paa Rejsen fra Hamburg i Ballast, i Kollision med den fra Kroustadt kommende Hamburger Damp »Uranus«. »Katholm« fik saa betydelig Skade under Vandlinien, at den maatte returnere til Hamburg for Reparation. »Uranus« fik svær Skade i Boven og Forstævnen.

Marselisborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 31. Oktober for Indgaende til Stettin, paa Grund ved Swinemünde. Efter at en Del af Ladningen, Fosfat, var lossat i Lægtene, kom Skibet flot med Assistance af Sløbedamper og fortsatte til Stettin.

Beatrice, Dpsk. af Gøteborg, (ikke »Petrius«, som meddelt i sidste Nummer), der i Tauge grundstødte ved Thyborøn, er med Assistance af Bjergningsdampskibet »Ægir«, og efter at en Del af Lasten ved Agger Bjergelavs Hjælp var lossat i Lægtene, bragt flot

og har fortsat Rejsen til Göteborg, hvortil Skibet var bestemt med en Ladning Kul fra Tyne.

Marins Bay, Skonnert af Nykjøbing F., kom d. 31. Oktober paa Rejsen fra Odense i Ballast til Nakskov, paa Grund paa Albne Trillor. Flot med Assistance af Dpsk. »Activ« og indbragt til Nakskov.

Olivine, Dpsk. af Glasgow, der, som meddelt, indkom hertil for Undersøgelse efter Grundstødning ved Dragør, blev befunden tæt, og efterat den opløste Ladning atter var indtaget, fortsattes Rejsen til Liverpool.

Eric, Dpsk. af Helsingborg, kom d. 2. ds. med en Ladning Kul paa Grund paa Sprogø. Flot uden Assistance og indkommet til Korsør. Skibet var paa Rejsen fra Blyth til Korsør.

Norröna, Dpsk. af Bergen, er d. 31. Oktober strandet ved Hvammstanga, Hunnabugten ved Skagastrand. Passagerer og Mandskab er bjerget. Ladningen bestaar af c. 900 Tons Kød.

Coploy, Fregatskib af Fana, kom for Indgaendo til Hamburg paa Grund ved Kjantrand. Flot med Assistance og indslæbt til Hamburg, tilsyneladende ubeskadiget.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:
Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5./11.). Adolph Andersen, Schubert, ank. Rouen 4./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 4./11. — Algarve, Borries, afg. Trångsund 3./11. til Almeria. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 4./11. til Königsberg. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 4./11. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 21./10. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania, 22./10. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Tarragona 2./11. til Malaga. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 4./11. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 1./11. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 3./11. for Port Vendres. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 3./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 2./11. til Petersborg. — Christian IX, Holm, pass. Dartmouth 31./10. for Genua. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunsbüttel 5./11. for Rotterdam. — Douro, Ørsted, afg. herfra 2./11. til Petersborg. — Esbjerg, Strufve, afg. Sundsvall 2./11. hertil. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 1./11. — Frederik, Thomsen, ank. London 2./11. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 4./11. for La Rochelle. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 30./10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 20./10. — Hengest, Munch, pass. Brunsbüttel 2./11. for PeterPsborg. — J. C. Jacobson, Petersen, afg. Malaga 2./11. til Genua. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 31./10. — Kasan, Hansen, ank. Libau 29./10. — Kentucky, Andresen, afg. Antwerpen 1./11. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. La Rochelle 4./11. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 1./11. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, afg. herfra 3./11. til Windau. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 4./11. hertil. — Louiso, Kruse, ank. Petersborg 1./11. — Louisiana, Gotthardt, afg. New York 24./10. hertil. — L. P. Holmblad, Svaue, pass. Algier 28./10. for Antwerpen. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 5./11. — Moskø, Rasmussen, ank. hertil 2./11. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Sfax 1./11. til Piræus. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 4./11. — O. B. Suhr, Frisonotte, afg. herfra 2./11. til Petersborg. — Omsk, Kyllsbech, afg. Windau 4./11. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 28./10. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 3./11. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 26./10. — Riberhuus, Bonnelykke, afg. herfra 3./11. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Dunkerque 4./11. — Saxo, Larsen, ank. Danzig 2./11. — Seine, Dumpt, afg. herfra 3./11. til Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Philadelphia 30./10. hertil. — Tiber, Dam, ank. Petersborg 26./10. — Tyr, Thaning, afg. herfra 3./11. til Windau. — United States, Egeuse, ank. New York 3./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Chatham 28./10. til Sharpness. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Chatham 22./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Fleetwood 23./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Chatham 2./11. til Browhead f. O. — Holmer Mørch, Thorsø, afg. Chatham 23./10. til Manchester. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Swinemünde 3./11. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 1./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cape Tormentine 2./11. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Ghent 4./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 1./11. til Swinemünde. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kronstadt 21./10.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Aalborg 31./10. til Riga. — Nordsoen, Gram, afg. Pernau 1./11. til Antwerpen. — Nexos, Basse, afg. Blyth 3./11. til Rakkala. — Gorda, Iversen, afg. Newport 2./11. til Esbjerg. — Ellen, Hansen, afg. Sunder-

land 31./10. til Königsberg. — Fylla, Christensen, afg. Königsberg 31./10. til Jacobsstad. — Napoli, Brinch, pass. Hanstholm 31./10. til St. Malo. — Bodil, Uldall, ank. Oscarshavn 1./11. — Dagmar, Mathiasen, ank. Leith 1./11. — Nerma, Schifff, ank. Königsberg 31./10. — Alfa, Lauritsen, ank. Lorient 2./11. — Inger, Larsen, ank. Abo 1./11. — Johanne, Mikkelsen, pass. Helsingør 1./11. til Preston. — Laura, Pedersen, afg. Hernösand 1./11. til Marseille.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 24./10. — London, Bom, ank. Dunston 30./10. — Paris, Tholander, ank. Libau 20./10. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 1./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 30./10. til Rouen. — Wien, Bock Hansen, ank. Newport 26./10. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 28./10.

Heimdal. Anne, Leth, afg. Sunderland 3./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Burntisland 1./11. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 2./11. — Elna, Rathje, ank. Rouen 26./10. — Therese, Pedersen, ank. Toulon 4./11. — Simone, Møller, ank. Blyth 2./11. — Jeanne, Løffler, ank. Rouen 27./10. — Vera, Riso, ank. Calais 2./11. — Daisy, Lagesen, ank. Pillau 2./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Neufahrwasser 2./11. — Brattingsborg, Sønson, ank. Livorno 28./10. — Flynderborg, Larsen, ank. West Hartlepool 30./10. — Frederiksborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Frederiksberg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Jømsborg, Mathiasen, ank. Huelva 3./11. — Kronborg, Jensen, ank. Newport 30./10. — Rosenborg, Schultz, ank. West Hartlepool 31./10. — Skanderborg, Jensen, afg. Cette 24./10. til St. Louis de Rhonc. — Stegelborg, Lund, afg. Hamburg 3./11. til Blyth. — Stjerneborg, Lund, ank. Königsberg 4./11. — Søborg, Hansen, afg. West Hartlepool 4./11. til Marseille. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 2./11.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Libau 2./11. til Petersborg. — Klampenborg, Thygesen, afg. Burntisland 28./10. til Livorno. — Marselisborg, Andersen, ank. Stettin 26./10. — Silkeborg, Rasmussen, afg. Pomaron 26./10. til Memel. — Skodsborg, Agerlin, ank. Bordeaux 25./10. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Petersborg 27./10. — Vordingborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 2./11.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 3./11. til hent. — Dansborg, Kühl, afg. Petersborg 28./10. til West Hartlepool. — Jøgersborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 3./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. Petersborg 4./11. — Taarnborg, Matzen, ank. Petersborg 4./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 2./11. — Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Petersborg 1./11. til West Hartlepool.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Kjøbenhavn 3./11. til Kronstadt.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Libau 31./10. — Peter Mærsk, Bergesen, ank. Petersborg 27./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Kronstadt 4./11.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Blyth 30./10. til Reval.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Suez 1./11. til Colombo. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 31./10. til Singapore. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 17./10. — Tranquebar, van Deurs, ank. Singapore 3./11. — Anamba, Rambusch, afg. Port Said 29./10. til Havre. — Cathay, Thomsen, afg. Port Said 28./10. til Marseille. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Cambodia, Knudsen, ank. Göteborg 4./11. — Indien, Berg, ank. Durban 30./10.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Portland 23./10. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./10. til Havre. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 25./10.

Torm. Sara, Jensen, afg. Sornäs 30./10. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 3./11. — Sjøllaud, Sonnichsen, pass. Holtenau 4./11. — Agnete, Petersen, ank. Libau 2./11. — Hermia, Hansen, ank. Karrebaksmunde 3./11. — Alice, Schultz, afg. Methil 3./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Rio Jauciro 31./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. enua 31./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Archangel 19./10. — Urania, Clausen, afg. Burntisland 31./10. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 30./10. — Nordland, Møller, ank. Petersborg 28./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kronstadt 27./10. — England, Andersen, ank. Lissabon 2./11. — Holland, Poulsen, ank. Methil 1./11. — Rusland, Madsen, ank. London 3./11. — Dronning Olga, Petersen, ank. Carthage 26./10. — Annette Furness, Larsen, afg. Hull 31./10. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 1./11.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Swansea 29./10. til Gefle. — Edison, Sørensen, ank. West Hartlepool 2./11. — Ful-

ton, Jørgensen, afg. Neapel 25./10. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. London 4./11. — Washington, Nielsen, ank. Petersborg 31./10.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Burntisland 1./11. — Vera, Thing, ank. Windau 31./10. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 25./10. — Hertha, Rasmussen, afg. Rügenwalde 2./11. til Bremen.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Windau 23./10. — Allan, Nielsen, ank. Boness 3./11.

Jylland. Ebba, Meiuertz, pass, Helsingør 3./11. for Kratzwieck.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Stettin 2./11. — Russia, Paulsen, afg. Stockholm 3./11. — Carl Hecksher, Starck, ank. Libau 14./10. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 17./10. — Normaunia, Erichsen, afg. Petersborg 30./10. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 30./10. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 27./10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Tampico 30./10. — Patria, Nielsen, ank. Algier 31./10. — Gratia, Sørensen, afg. Stockholm 4./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Blyth 3./11. — Gallia, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 5./11. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Swinemünde 4./11. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 28./10. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bordeaux 23./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Swinemünde 4./11. — Graunaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 27./10. — Carbonia, Mathiesen, ank. Rotterdam 3./11. — Estonia, Winckler, afg. Riga 30./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 12./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Nakskov 3./11. — Secalia, Jensen, afg. Burntisland 19./10. — Frumentia, Andersen, afg. Neapel 31./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 29./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 3./11.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Swansen 4./11. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Vejle 5./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Hndiksvall 3./11. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Riga 2./11. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Aarhus 5./11. — Ajax, Brørsen, afg. Calais 4./11. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Wasa 2./11. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Svendborg 3./11. — Peter Willemoes, Albrechtsen, ank. Hull 4./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Stettin 3./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Methil 3./11.

Sejlskibe.

Renne. Oline Dahl, Rasmussen, ank. Horsens 24./10. — Freja, Bech, ank. Malmö 25./10. — Ane Cathrine, Holm, er ank. til Kjøbenhavn. — Næstvød, Rasmussen, er ank. til Kjøbenhavn. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Faxø 29./10. — Argus, Holm, er ank. til Hals. — Amaranth, Klyn, ank. Grimsby 31./10. — Mercantil, ank. Colberg 31./10. — Herman Olsen, Hintze, ank. Mariager 31./10. — Bornholm, Nykær, er ank. til Grimsby.

Svendborg. Christine, Jørgensen, ank. Kramfors 29./10. — Kamma, Fisker, ank. Oporto 28./10. — Nanna, Madsen, ank. Nyborg 29./10. — Yrsa, Sørensen, ank. Wisby 29./10. — Aktiv, Mouritzen, ank. Kalundborg 29./10. — Primula, Carlsen, ank. Drammen 30./10. — Flora, Sørensen, ank. Kristiania 30./10. — Fulvia, Petersen, ank. London 31./10. — Slesvig, Hoffmann, ank. Kirkaldy 31./10. — Doris, Købke, ank. Sunderland 31./10. — Fanny, Hansen, ank. Boness 31./10. — Soverine, Hansen, ank. Warnemünde 31./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Högnaäs 2./11. — Gæa, Petersen, ank. Fowey 2./11. — Guldborg, Jørgensen, ank. Langesund 2./11. — Zenitha, Jensen, ank. Göteborg 2./11. — Zampa, Jensen, ank. Wisby 2./11. — Elisa, Andreasen, ank. Hull 31./10. — Cornwall, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 1./11. — Peter, Jørgensen, ank. Göteborg 1./11. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Caen 1./11. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Königsberg 1./11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Kjøbenhavns Red 2./11. — Immanuel, Jensen, ank. Grimsvall 2./11. — Pallesen, Jensen, ank. Midlesborough 31./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Kristiania 3./11. — Psyche, Nielsen, ank. Brevik 2./11. — Venus, Jensen, ank. Kings Lynn 2./11. — Apollo, Nielsen, ank. Stockholm 3./11. — Helge, Carlsen, ank. Nystad 3./11. — Ignatz Breun, Lund, ank. Åbo 3./11. — Rossing, Larsen, ank. Kjøbenhavn 4./11. — Belona, Larsen, ank. Stettin 4./11. — Delos, Andersen, ank. Great Yarmouth 4./11.

Æra. Karen, Boye, ank. Libau 2./11. — Th. Lohse, Boye, ank. Pillau 2./11. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Skelskor Red 1./11. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Hamburg 2./11. — Hamlet, Rasmussen, ank. Setubal 1./11. — Ariotis, Andersen, ank. Kragerø 1./11. — Diana, Hansen, afg. Ransgate 28./10. til Bridgeuss. — Bien, Petersen, ank. Greifswald 1./11. — Freja, Petersen, ank. Wismar 1./11. — Svip,

Jensen, ank. Kiel 31./10. — Svanen, Møllman, ank. Fjellebroen 31./10. — Marie, Østermann, ank. Wismar 1./11. — Hertha, ank. Snnderland 2./11. — Thor, Kromann, pass. Cuxhaven 2./11. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Göteborg 2./11. — Kronen, Hermansen, ank. Lissabon 2./11. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 3./11. — Abba, Petersen, ank. Holtenau 2./11. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 2./11. — Argo, Clausen, ank. Falmouth 2./11. — Johanne, Stegmanu, ank. Odense 3./11. — Adele, Kock, ank. 3./11. til Kjøbenhavn.

INDHOLD:

Danmarks Handelsflåde i 1907. — Kjøbenhavn, d. 6. November 1908. — Skoleskibet »Viking«. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfrende.

Reservekadetskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 15. Maj 1903 om Tillæg til Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil der blive afholdt en Reservekadetskole ved Søværnet.

Skolen bestaar af 2 Afdelinger.

Undervisningen i yngste Afdeling er dels teoretisk, dels praktisk, i ældste Afdeling udelukkende praktisk.

Uddannelsen tilendebringes i c. 9 Maaneder.

Eleverne i Skolen kaldes Reservekadetter af 2. og 1. Klasse.

Som Reservekadetter af 2. Klasse optages dertil egnede Skibsførere og Styrmand, der i Følge den for Tiden gældende Lovgivning har Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Ingen kan optages som Reservekadet af 2. Klasse, der er over 28 Aar gammel.

Skolen, under hvilken Reservekadetterne lønnes, uniformeres samt indkaseres i Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kaserneskibet Sjælland, begynder straks efter Nytaar.

Den teoretiske Uddannelse i yngste Afdeling afsluttes med en Prøve. De Reservekadetter af 2. Klasse, som har bestaaet denne Prøve, og som efter en derpaa følgende, i c. 1 Maaned tilendebragt, praktisk Uddannelse om Bord eller i Land, dertil findes skikkede, udnævnes derefter til Reservekadetter af 1. Klasse; disse gives der en videre Uddannelse som Hjælpe lærere ved Eksercer-skoler for værnepligtige, om Bord i de udrustede Skibe, i Vagtskibet eller ved Korpserne.

For den Tid, Reservekadetterne under deres Uddannelse har været udkommanderet med Flaadens Skibe, beregnes der dem Togt efter de almindelige Regler.

Efter endt Uddannelse udnævnes de dertil egnede Reservekadetter af 1. Klasse til Reserveløjtnanter.

De Skibsførere og Styrmand, der ønsker at fremstille sig til Optagelse paa Skolen, vil have at indsende en egenhændig skreven Anmeldelse til Chefen for Orlogsværftet inden førstkommande 15. December og vedlægge Søfartsbog med Oplysning om Alder, Stilling i Rullen, Eksamensbeviser samt Bevis som Skibsfører eller Styrmand, og endvidere Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Forinden Aarets Udgang tilstilles der de Ansøgere, som efter det foreliggende formenes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de vil have at give Møde for at underkastes Legemsundersøgelse. Efter at Udfaldet af denne foreligger, tages først endelig Bestemmelse med Hensyn til Antagelsen.

Orlogsværftet, den 3. November 1908.

G. H. R. Zachariae.

E. Olrik.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faaes hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

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.
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

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.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

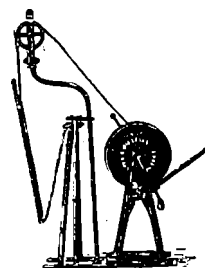
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditrossringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klasse dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 72.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 10. November 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3083 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Palat
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indvej. Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

De private Assurandører l.m.

i Kjøbenhavn
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr.: 8.

Fabriks  Mærke.

**F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION**
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
KJØBENHAVN.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Remington er Verdens mest benyttede Skrivemaskine

fordi den er den bedste.
Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

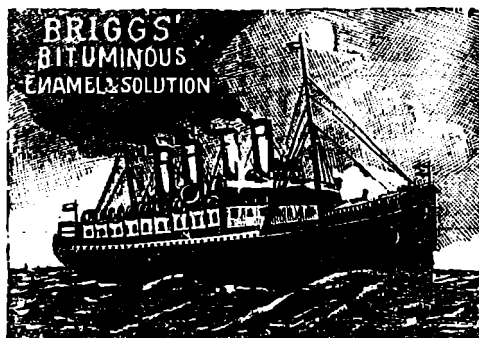
Otto Monsteds
(LIMITED)
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON



Emallien
paalægges varm - 1/2" tyk - paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon-Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 9524.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. - Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saason Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruenakler, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Tæres 12—2, 4—6 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Brodfabrikker

Telefon 4922

Engelskmand,

der i en lang Aarrække har beklædt ansvarsfulde Stillinger ved større Skibsmægler- og Rederiforretninger i U. K., Norge og Frankrig, søger Plads. Taler perfekt Norsk og Fransk samt Spansk. Udmærkede anbefalinger.

Henvendelse i Billet, mrk.: „Chartering 380“, modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

Skib til Salg.

En For-and-aft Skonnert, 39,57 Brutto Tons, i fuldstændig sejlfærdig Stand, er billig til Salg. Billet, mrk.: „371“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Kobbersmedie.

Undertegnede tillader sig herved at meddele, at jeg den 1. November har etableret mig som Kobbersmedemester i København med Værksted i

Vildersgade 46.

Jeg tillader mig samtidig at anbefale mig med alle Slags Arbejder, som Kobberledninger, Skibsarbejde af Kobber og Messing, Fortinning, samt alle eventuelle Reparationsarbejder.

A. Wilson

Telefon: Byen 4210.

Telefon: Byen 4210.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsaandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Færvhandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 112

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Wøjlgade Nr. 26, ved Havnen.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Nordisk Skibsrederforening.

Ekstraordinær Generalforsamling til endelig Beslutning over det paa Generalforsamlingen i Kristiania i Aar foreløbig vedtagne Forslag om Forandring i Lovene, afholdes paa Foreningens Kontor i Kristiania, Kirkegaden Nr. 5, Onsdagen den 16. December Kl. 1. (H. O. 628)

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.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskelloyd“.

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservecapital Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.
Post-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. Gammel Strand 34. 124.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Kjøbenhavns Havn.

Indsejlingen og Yderhavnen med tilgrænsende Arealer.

I »Dansk Søfartstidende« for 30. Jan. og 6. Februar 1908, findes, som det vil erindres, en Oversigt over Forholdene i Kjøbenhavns Frihavn.

Som en Slags Fortsættelse heraf skal vi i dette og følgende Numre af Bladet søge at give et Overblik over Kjøbenhavns Havn, den saakaldte Gamle Havn, samt over de Forandringer og Forbedringer, den er undergaaet i de senere Aar. I Virkeligheden betyder nemlig de Arbejder, der i de senere Aar er udført og er under Udførelse, saavel for Havnevæsnets Regning som af private Ejere, særdeles meget.

For et Par Aar siden flyttedes Havnens Nordgrænse, saaledes at den nu udfor Kronløbet ligger c. 4,800 Fod fra Indsejlingen mellem Bølgebryderne. Herved er opnaaet, at Indløbet til Havnen helt og holdent sorterer under Havnevæsnet, hvilket selvfølgelig er det eneste rigtige, idet det tidligere kunde hælde, at Skibe ankrede midt i Løbet, uden at Havnevæsnet kunde skride ind herimod. Dog synes det som om Løbet, i hvilket der findes 29 Fods Dybde, paa sine Steder er temmelig smalt; der er saaledes kun 200 Fod fra Fyrlinien til 4 Fv. Kurven paa den ene Side og endog kun c. 120 Fod fra Fyrlinien til SØ.-Kanten af 4 Fv. Kurven indenfor Bølgebryderen. Ganske vist tilsikrer Havnereglementet de dybtgaaende Skibe Fortrinsret til Løbet, men bliver en dybtgaaende Damper af en eller anden Grund nødt til at vige til Siden, og der muligt samtidig er nogen Strøm og Kuling, saa er det indlysende, at Chancen for at røre Bunden kan være lovlig stor.

Er man passeret Bølgebryderen, befinder man sig i den saakaldte Yderhavn, der her nærmere skal omtales i Forbindelse med de dertil stødende Arealer.

Betragter man Kortet over Yderhavnen, falder det straks i Øjnene, at ved Siderne af den til 26 Fod uddybede Rende, som leder videre ind til Havnen, er Dybderne meget forskellige. Saaledes findes kun 22 Fods Dybde langs den saakaldte Indlandskaj og videre Syd paa indtil Bomløbet; paa den østlige Side af Renden mellem »Trekroner« og til lidt Syd for »Lynnetten« er der 21 a 22 Fod, dog findes der kun 7 a 9 Fod Vand paa Revshaleflakket, med Undtagelse af den smalle 12 Fods Rende, der leder Øster ud.

Udfor Petroleumsbeholderne paa Revshalen og ind til Kajen ved disse er uddybet til 24 Fod, og saa løber der en Tunge Syd paa med 24 Fod; paa Siden heraf ud mod Indsejlingsrenden, findes 22 a 23 Fod og mod Øst 21 a 22 Fod. Som det vil ses er Yderhavnen i Virkeligheden et ret vanskeligt Farvand for dybtgaaende Skibe, og der findes kun ringe Svajeplasser for Skibe med 22 a 23 Fods Dybgaende.

Vi skal nu nærmere omtale Kajstrækningen etc., som findes omkring Yderhavnen:

Paa Vestsiden fra Indsejlingen til Frihavnen og Syd paa har vi Indlandskajen. Denne lange Kajstrækning, som hidtil ingen større Betydning har haft, ud over den at være Anlægsplads for oplagte Skibe, kan dog maaske faa en mere praktisk Betydning, naar det Projekt kommer til Udførelse, der omtales i Beskrivelsen af Frihavnen, nemlig en Toldbod paa Østmolen med Adgang for Trafiken gennem Portene under Langelinies Promenade.

Syd for Indlandskajen findes Lystbaadehavnen, som desværre er allfor lille til det stedse stigende Antal Fartøjer, der ønsker at henvitte den. Pladsen mellem Lystbaadehavnen og Karantænestationen, der anvendes til Ankerplads for de større Lystfartøjer, er heller ikke mere tilstrækkelig, saa at der stadig i stigende Grad maanvises dem Plads Nord paa, hvad der aller gaar ud

over Sejlskibene, som hidtil har haft anvist Ankerplads udfor Indlandskajen. Sejlskibene fortrænges mer og mer, hvad der hyppigt klages over, og det synes os, at disse Klager har en vis Berettigelse. Ganske vist hører man til Stadighed indvende, at der er jo den store Plads paa Revshaleflakket mellem Trekroner og Lynnetten, godt dækket af Bølgebrydere mod Øst, men som allerede bemærket, findes her kun 7—9 Fod Vand; heraf følger, at til de fleste af Lystfartøjerne er Pladsen for saavidt god nok, men ikke til Sejlskibene, medmindre der foretages en Uddybning.

Mellem Karantænestationen og Bomløbet findes, indenfor Toldbodens Terræn, Nordre Toldbod med Baadehavnen.

Langs Bolværket ud mod Yderhavnen er c. 21 Fod Vand, i Baadehavnen c. 8 Fod.

Naar man ser hen til den stærke Trafik, som findes her, og betragter de Godsmængder, som næsten til Stadighed henligger i Land, maa man undres over, at der paa dette Sted endnu ikke er bygget et Vareskur, thi Trangen hertil er sikkert stor. Ved Baadehavnen findes en Kran ved det saakaldte »Svensk Slæbested«; Bæreevnen er 4 Tons (Haandkraft). Paa Pladsen ved Baadehavnen findes Havnevæsnets Kontorbygning, hvor endvidere findes Lokaler for Toldkontorer, Kjøbenhavns Lodseri, Telegrafstation, og Bugerselskabet.

Paa Østsiden af Yderhavnen findes Syd for Lynettehavnen, der tilhører Militæretaten, Brødrene Svendsens Baadebyggeri, fra hvis Værft mange kendte Lystfartøjer er udgaaet, dernæst forskellige Kulpladser og Petroleumshavnen, hvorefter vi kommer til Burmeister & Wains Skibsværft med dertil hørende Tørdok (Længde 450 Fod), 3 Ophalingsbeddinger (c. 300 Fod og indtil 2,000 Tons) og 4 Beddinger for Nybygninger til Maks. Vægt 10,000 Tons. Syd for Skibsværftet findes Havnevæsnets Plads med Ophalingsbedding og endelig tæt ind mod Batteriet »Sixtus«, den store Flydedok, der sorterer under Burmeister & Wain.

Denne Dok, der har en Længde af 478 Fod, kan hæve indtil 11,500 Tons og er ved en udgravet Rende forbunden med det dybe Løb gennem Yderhavnen.

I Følge Udtalelser, vi har hørt af forskellige Skibsførere, synes det dog som om Indløbet til Dokken ikke er helt tilfredsstillende. Nogle Friholderpæle vilde sikkert være paa sin Plads paa begge Sider af Renden, saa at Skibene, der gaar ind og ud af Dokken, havde noget at støtte sig til og ikke helt blev henvist til at fædre af mod Grunden med Slingrekølene.

Forinden vi forlader Yderhavnen, skal det nævnes, at alle Kajstrækninger her med Undtagelse af Lynettehavnens og Burmeister & Wains Værft, henhører under Havnevæsnet.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 10. November 1908.

Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Kaptajn J. P. Larsen, hvis Død vi forleden omtalte, blev i Søndags begravet fra Kapellet paa Assistens Kirkegaard.

Ved Højtideligheden var repræsenteret de herværende nautiske Foreninger samt flere andre Institutioner, og den store Deltagelse, med hvilken denne omfattedes, bar Vidne om, i hvor høj Grad den Afdøde var afholdt af Standsfæller og Venner.

Bunkerpriser i Cadiz og Gibraltar. Hr. Skibsreder I. P. T. Bryde, her af Kjøbenhavn, gør os opmærksom paa en mindre pæn Behandling som hans Damper »Isafold« af Reykjavik har været Genstand for hos Firmaet René Arquis i Cadiz, hvortil Skibet maatte søge ind, paa Rejse til Middelhavet, paa Grund af Kulmangel. Nævnte Firma har ikke alene nægtet at levere et mindre Parti Kul end 15 Tons, men har beregnet sig en overordentlig høj Pris for Kullene og desuden belastet Skibet med tilsyneladende unødvendige Udgifter, foruden Kommission og Klarering. I Følge os foreviste Regninger kommer hver Ton af de af nævnte Firma leverede Kul paa 47 shillings. Til Sammenligning kan tjene, at Skibet Dagen efter modtog 47 Tons Wales Kul i Gibraltar som, inklusive alle Udgifter, kun kom paa c. 25 shillings pr. Ton.

Hr. Bryde ønsker denne Sag omtalt for at advare andre mod nævnte Firma, at de ikke skal lide samme Skæbne.

Sejladsen paa St. Petersborg. Firmaet »P. Bornholdt & Co.« i St. Petersborg telegraferer Søndag Middag til sin herværende Repræsentant: Frosten vedvarer, en Del Drivis paa Nevaen, men Damperne losses og lader stadig.

Havneudvidelsen ved Masnedsund er nu skrives der til »Berlingske Tidende« fra Vordingborg, færdig og afleveredes forleden til Vordingborg Kommune.

Den ny Havns Sydbolværk har en Længde af 150 Alen, Østbolværket er halvt saa langt, Havnedybden er henholdsvis 18 og 12 Fod. Bolværkerne er af Træ til Vandlinjen, medens de ovenfor er støbt i Beton. Langs med Bolværkerne er anbragt 9 Alen brede Veje, hvor der bl. a. skal anbringes Jernbanespor, og ved Havneudvidelsen, der alt ialt staar i 57,000 Kr., er der iøvrigt indvundet en Havneplads paa henvend 15,000 Kvadratalen.

Nu gaar Entreprenørerne i Gang med at ombygge den gamle Havns Nordbolværk, hvortil er bevilget et Beløb af 21,000 Kr.

Dansk Sømandsdaad. »Nordsjælland« beretter om en smuk Sømandsdaad, udført af en dansk Sømand, nemlig første Styrmand paa Damperen »Generalkonsul Pallisen«, Harboe. Da »Generalkonsul Pallisen« befandt sig ved New Foundlands-Bankerne, observeredes en Skonnert i Havsnød. Det var Storm med høj Søgang. Harboe gik med nogle af Damperens Matroser i Storbæden. Søen var imidlertid saa voldsom, at man ikke kunde komme paa Siden af Skonnerten, hvorfor dens Besætning maatte hales om Bord i Storbæden, der laa noget fra Skonnerten, en for en. Det lykkedes under Livsfare at redde alle de om Bord værende 9 Mand, der landsattes i New Foundland. Der oplystes intel om Skonnertens Nationalitet, men der var en dansk Mand om Bord.

Skoleskibet »Viking« er den 4. ds. passeret Portland (engelske Kanal). Alt vel.

„Georg Stage“-Dreng som Letmatros.

Fra Hr. Kapt. C. Christiansen har vi modtaget følgende:

For nogen Tid siden laa jeg i Horsens og manglede da en Letmatros. Efter forudgaaende Telefonsamtale med en af Forhyringsagenterne i Kjøbenhavn om at sende mig en saadan, modtog jeg pr. Telegram Meddelelse om, at

en Letmatros afrejste samme Dags Aften. Næste Morgen stillede ogsaa meget rigtig en »Letmatros« paa Dækket i Form af en 15 Aars Dreng i »Georg Stage« Uniform. Drengen var i Forhold til Alderen velvoksen og velbygget; men havde ingen anden Befarenhed end »Georg Stages« sidste Sommerlogt. Han var nu forhyret som Letmatros til 45 Kr. maanedlig og kom lige fra »Georg Stage«, da Skibet lagde ind for at oplægges.

Efter Drengens Sigende gik det saaledes til, da han blev forhyret, at der kom Bud om Bord i »Georg Stage« fra Forhyringsagenten om en Letmatros, og en af Styrmandene fulgte ham da til Forhyringsagenten, og paa Styrmandens Anbefaling blev han forhyret som Letmatros. Forhyringsagenten mente, at 40 Kr. kunde være passende Hyre for en saadan Dreng, men Styrmanden holdt paa, at han burde have 45 Kr., hvilket Forhyringsagenten saa gik ind paa, naar Styrmanden garanterede for Drengen.

Hvis denne Forklaring forholder sig rigtig, da maa man virkelig i »Georg Stage« have en anden Opfattelse af, hvad der forstaas ved en Letmatros, end den almindelige, og naar man i »Georg Stage« efter at have haft Drengene der om Bord i nogle Maaneder i den bedste Sommerlid, hjælper dem til at faa Hyre som Letmatros til 45 Kr. maanedlig, da ser jeg ikke rettere, end at d'Hrr. Officerer i »Georg Stage« paa dette Punkt i højeste Grad misforstaar deres Opgave. Mener d'Hrr., at de gør Drengene en Tjeneste dermed? Efter min Mening bevises der dermed Drengene en Bjørnetjeneste. Jeg vil i denne Forbindelse henvise til, hvad Kapt. J. Kusk Jensen skriver i »Haandbog i praktisk Sømandsskab«, Side 309—310 om Drengene. Ungmænd og Letmatros, hvilket fuldstændig falder sammen med min Opfattelse af Spørgsmaalet.

Jeg undervurderer slet ikke de Øvelser og de Arbejder, som Drengene lærer i »Georg Stage«, og det er ikke min Hensigt hermed at kritisere noget af det. Det gøres vistnok saa godt, som det kan gøres i et saadant Skoleskib, og Resultaterne, der opnaas, er maaske saa gode, som det kan tænkes muligt med et saa stort Antal Drengene i saa kort Tid. Men hvad jeg her vil pointere er kun dette, at de Drengene bør ikke gives ud for Letmatros, thi hverken er den, der skal have dem i Tjeneste og lønne dem, eller den, der skal gøre Tjeneste sammen med dem, eller Drengene selv tjent dermed.

For enhver praktisk Sømand staar det dog sikkert klart, at ingen 14 a 15 Aars Dreng — han være nok saa flink — kan oplæres og blive søvant, saa han efter almindelige Begreber kan være kvalificeret til at være Letmatros, i 6 Sommermaaneder i »Georg Stage«, hvoraf vel c. den halve Tid er tilbragt i Havn eller til Ankers. Den Smule Sejlads, han ser der, er jo dog ikke andet end Legeværk. Selv om Drengene i den Tid kan indøves og blive nok saa flinke til at udføre de forskellige Øvelser og Manøvrer orlogsmæssigt, saa maa man huske paa, at alt dette orlogsmæssige — og mon det ikke skulde være dette, de nærmest bedømmes efter i »Georg Stage«? — det faar de ingen Brug for, naar de kommer med andre Skibe, og der er Tale om Letmatros-tjeneste. Der er noget ganske andet, som Drengene maa lære og vænnes til, før de egentlig duer til noget videre — særlig til Sejlads i et lastet Skib i den Aarstid, der følger paa, efter at »Georg Stage« har lagt ind, altsaa naar Sejladsen bliver Alvor og ikke Leg — hvilket de ikke har Spor af Kendskab til fra »Georg Stage«. Det, de har lært i »Georg Stage«, kan kun anses for at være et Grundlag, maaske et meget godt Grundlag, til at bygge videre paa, intel andet, og saaledes er vistnok den almindelige Mening derom.

Alene af Hensyn til Styring kan Drengene ikke blive Letmatros paa 6 Mdr. i »Georg Stage«. En Letmatros bør i Henhold til J. K. J.s Haandbog kunne styre under ikke allfor vanskelige Forhold; men Styring læres som bekendt kun ved Øvelse. Naar der nu er 50 a 80 Drengene om Bord, kan hver af dem jo kun — forudsat de alle ny-

der samme Ret — faa 1 Times Rortørn hver 2. eller 3. Dag, og med saa lidt Øvelse kan disse Drengene, der dog ikke er stort andet end Børn, umuligt i saa kort Tid tilegne sig den Færdighed i Styring, der er fornøden for en Letmatros. Drengen, jeg fik sendt fra »Georg Stage«, var jo ikke helt ukendt med Styring, han kunde styre, naar Skibet saa at sige styrede sig selv, og under lignende Forhold har han vel ogsaa kunnet styre »Georg Stage«. Saa snart der derimod var de mindste Vanskeligheder ved Styringen, var han naturligvis omtrent saa umulig dertil som en, der aldrig havde været til Rors før. Hvor skulde det kunne være anderledes, med den Smule Øvelse, han har haft i »Georg Stage«. Som et Eksempel paa, hvor ukyndig nævnte »Letmatros« ligeledes var paa Letmatrosarbejde samt for, at det ikke skal have Udseende af, at jeg uden Grund nedsatte hans Hyre, skal jeg endvidere anføre, at han ikke en Gang var i Stand til at kunne naje en Klyver- eller Stagesejlslojert, da der, første Dag han var om Bord, blev slaet nogle Forsejl under. Jeg havde 2 Ungmænd om Bord, de kunde derimod begge slaa disse Sejl under, og dog tænker ingen af dem endnu paa at give sig ud for Letmatros, uagtet den ene af dem har 28 Maaneders Befarenhed. Vilde det da ikke være højst uretfærdigt, at »Letmatrosen«, som var den yngste, den mindst befarnede, og som i alle Retninger var Ungmændene underlegen, skulde gaa foran disse og have Letmatros-hyre? Naar en Sømand ikke er sin Plads voksen i den Stilling om Bord, han paalager sig, gaar det jo, navnlig i et mindre Skib, ud over Kammeraterne. Saaledes gik det ogsaa her, og jeg nedsatte derfor »Letmatrosens« Hyre fra 45 til 30 Kr., og hvad jeg indvandt ved Nedsættelsen fordelte jeg blandt de øvrige Folk. Dette er første Gang, jeg som Skibsfører — d. v. s. i over 27 Aar — har nedsat Hyren for en Sømand paa Grund af Uduelighed. Ved Afmønstringen formanede jeg Drengen til, at om han tog Hyre, maatte han ikke endnu i dette og ej heller i næste Aar give sig ud for Letmatros. Naar saa den Tid er gaaet, er han henimod 16½ Aar, da er det god Tid for ham at tænke derpaa. Denne Formaning burde han have haft fra »Georg Stage«, det havde alle Parter været bedst tjent med.

Jeg mener altsaa, at det er aldeles forkasteligt, at Drengene hibringes disse høje Tanker om dem selv og derved udsættes for den Ydmygelse, det maa være for dem, naar de kommer andet Steds hen og der belæres om, at der endnu er langt frem, før de bliver Letmatros. Jeg synes ligesom det er Synd mod Drengene. Var jeg Fører af »Georg Stage«, vilde jeg protestere imod, at de gav sig ud for Letmatros, selv om Forhyringsagenten vilde antage dem derfor. Der er nemlig ingen, hvor de end kommer, der regner en Dreng i den Alder og med saa lidt Befarenhed for Letmatros, og det skulde være mærkeligt, om der ikke, i hvad Skib de end kommer, skulde være Dreng eller Ungmænd med langt større Befarenhed. Maaske der hertil kan indvendes, at i »Georg Stage«, hvor hele Tiden anvendes til at belære og uddanne Drengene, vil de af den Grund i 6 Mdr. kunne blive langt dygtigere, end Drengene kan i andre Skibe i samme Tidsrum. Min Mening derom er, at ihvormeget man end hænger i dermed, saa kan saadanne barnlige Sjæle, som de Drengene er, umuligt gøres til Letmatros ved at man i en Hurlighed giver dem »en Omgang paa Maskine« i et Skoleskib.

Mener man maaske i »Georg Stage«, at Drengene med det de har lært der om Bord er uddannede, saa det er overflødig for dem at gennemgaa noget af den Skole, hvori andre Sømand er oplært til Letmatros? Eller anser man dem allerede som en Elite blandt vor søfærende Ungdom, der er for god til at udføre Ungmands- eller Drengeljeneste?

»Georg Stage«-Drengene staar i hvert Fald ikke i saa høj Kurs hos andre, og det kunde dog nok hænde, at hvem der jævnlig i Aarenes Løb har haft de Drengene om Bord og set, hvad de har kunnet præstere, har nok saa gode

Beligelser for at bedømme dem, som d'Hrr. der kun har set, hvad de har præsteret i »Georg Stage«.

Men Forhyringsagenten er jo ogsaa Part i Sagen. Derom skal jeg endnu fremkomme med nogle Bemærkninger.

Enhver Forhyringsagent ved sikkert saa godt som nogen, at ingen Dreng med saa lidt Befarenhed i nogen Maade kan gøre Fyldest i et Skib som Letmatros, selv om man endogsaa i Nutiden kun stiller meget beskedne Fordringer til, hvad en saadan bør kunne præstere. Forhyringsagenten kan jo imidlertid ikke skaffe bedre Søfolk, end der er for Haanden, og de senere Aars Knaphed paa Folk har sikkert medført, at det lidt og ofte har været umuligt — navnlig hvad Befarenhed angaar — at skaffe saa godt Mandskab til Skibene, som ønskeligt var: man har for at faa det nødvendige Antal Folk ikke kunnet tage det saa nøje med Befarenheden. Maaske har ogsaa Skibsførere, der selv har været til Stede i Kjøbenhavn — i Mangel af bedre — selv antaget »Georg Stage«-Dreng som Letmatros, saa det efterhaanden er blevet almindeligt at sende disse Drengene ud som saadanne. Jeg er jo vist hverken den første eller den eneste, der er blevet velsignet med en af disse Drengene i Stedet for en Letmatros, derfor er det aldrig faldet mig ind, at der for dette Tilfældes Skyld var noget at bebrejde Forhyringsagenten, og det taler jo yderligere til Undskyldning for denne, naar de, der kendte noget til Drengen, anbefalede ham. Men jeg er da heller ikke den første, der har nægtet at anerkende en saadan Dreng som Letmatros.

Naar det kun drejer sig om en enkelt, vil Sagen i Reglen ikke være saa farlig: men gælder det flere, da kan en Skibsfører paa den Maade let blive slemt narret, idet han jo altsaa i Stedet for Letmatros kan risikere at faa sendt ligesaa mange saa at sige ubefarne Drengene. Da Ansvar for, at Skibet er vel bemanded, paahviler Skibsføreren, er det et temmelig vigtigt Spørgsmaal for denne, og jeg henstiller derfor til d'Hrr. Forhyringsagenter, om det ikke var muligt, naar der andet Steds fra ønskes Letmatros, og ingen andre end disse Drengene kan erholdes, da at gøre Skibsføreren bekendt dermed, før disse »Letmatros« antages og afsendes.

Et kan man sikkert lære af denne Letmatrostrafik: At det er paa Tide, der i Søneringsloven vedtages Bestemmelser om en vis Minimumsbefarenhed for de forskellige Stillinger for Sømand om Bord.

Af Hensyn til før nævnte Dreng skal jeg endnu anføre, at han var flink og villig og opførte sig vel i alle Maader. Som Dreng betragtet er der ikke andet end godt at sige om ham, og at han sendtes ud som Letmatros, deri er han jo selv uden Skyld.

C. Christiansen.

Fører af 3/m. Sk. »Fortuna« af Svendborg.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret meget daarligt, og for de enkelte Ladninger, der fremkommer, byder Befragterne som oftest aldeles meningsløse Rater, der ikke kan give Udbytte, men som enkelte, saavidt bekendt udenlandske Redere er hensynsløse nok til at acceptere. Der er saaledes sluttet Frederikstad/Teignmouth 115 Sldr. 22/6 og 120 Sldr. Frederikstad/Littlehampton 23/. I Kornlandet for Danmark er der fremdeles Stilstand paa Grund af de lave Priser, og fra Østersøen er der saa godt som intet fremme, medens Østnorge har enkelte Islaster for bestemte Størrelser,

men til saa lave Rater. at Rederne foretrækker at lægge op. Sverig har intet udover enkelte Propslaster, som ikke lønner sig. Returfragter Vest fra dækker ikke Behovet, saa at der er betydelig Mangel ogsaa i denne Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

115 Stdr. D/B & Boards Frederikstad/Weymouth 26/, 260 Tons Kul Newcastle/Odense £ 6.17.6, 220 Tons Kul Dysart Ø. Brioux 7/, 320 Tons Kalksten Calais/Skien 5/.

Markedet for de mindre Skibe er stadig usædvanligt livløst saavel fra Tyskland som fra Sverig og Danmark, og nogen Bedring er der desværre ikke den ringeste Udsigt til. Der sluttedes i sidste Uge for Rug fra Barth 4 $\frac{1}{2}$ M. og senere fra Greifswald 5 M. samt for Havre til Sundhavn 5 $\frac{3}{4}$ M.; fra Stralsund meddeles, at der i Øjeblikket er slet intet. Fra Provinserne er atter sluttet nogle Skibe for Byg til Kjøbenhavn, Tuborg, saaledes fra Kallundborg 12 og 13 Øre, men ogsaa derfra er det meget smaat. I Kjøbenhavn er det ikke bedre, der sluttedes bl. a. for Hvede og Rug til Thisted 20 Øre.

Angaaende Sverig da er det næsten kun Karlshamn, der kan placere nogle Skibe, saaledes til Kiel, Kantsten 4 $\frac{1}{4}$ M. samt til Danzig, Königsberg og Hamburg; de svenske Sundhavne har slet intet at byde.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

S p.: Da der er Steder, hvor Lødserne er af den Mening, at en Skibsfører, for i Henhold til Lov af 30. Marts 1906 at være farvandskendt i et lukket Farvand, skal have benyttet Løds 3 Gange ind og ud; medens jeg er af den Formening, at detto er en Fejltagelse, og at den Skibsfører, som har haft Løds ind og ud og senere ind igen, i samme Farvand, maa anses for at have opfyldt Lovens Bestemmelse for at kaldes farvandskendt, beder jeg den ærede Redaktion om at fremsætte sin Mening herom i »Dansk Søfartstidende«.

F. Meune,
Skibsfører.

S v.: Hertil kan vi svare:

I Lov af 30. Marts 1906 hedder det bl. a.:

»Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange, indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar, har benyttet Løds i et Farvand, anses han umiddelbart derefter som farvandskendt i det paagældende Farvand, og har Ret til i detto at lade sig bugseri uden at benytte Løds. Denne Ret bevarer han, saalænge han mindst en Gang hvert andet Aar, efter at han sidste Gang har benyttet Løds, som Skibsfører besjeler det paagældende Farvand med eller uden Løds.«

Herefter kan Redaktionen ikke se rettere, end at den ærede Forespørger fuldt ud har Ret i sin Formening, at den Skibsfører, som 3 Gange har passeret et lukket Farvand med Løds, maa derefter anses for farvandskendt, ganske uanset i hvilken Retning den paagældende Strækning er passeret.

Det lod sig jo nemlig tænke, at han 3 Gange passerede et Gennemsejlingsfarvand, f. Eks. hver Gang Øst fra, med Løds og overhovedet ikke kom til at passere det Vest fra, hvorefter han dog utvivlsomt maa siges at have opfyldt Lovens Bestemmelse. Men allerede af denne Grund maa det samme gælde, naar han i et lukket Farvand tager Løds ind og ud og ind igen.

Havarier og Førlis.

Frederik & Ane, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Weinyss til Hjemstedet indkommet til Tanangel med Tab af Sejl etc. Kronborg, Dnsk. af Helsingør, har ved Grimsby været i Kollision med Dpsk. »Seaham Harbour« af Sunderland. »Kronborg« er gaaet i Dok i Grimsby for Reparation.

Alfrida, Galeas af Stettin, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Masnedsund til Kjøbenhavn i Sneykning paa Grund paa Ravnegrundene. Svitzers assistorer.

Halmstad, Skonnert af Halmstad, er d. 5. ds. grundstødt ved Bogense.

Orion, Skonnert af Kivik, er paa Rejsen fra Hudiksvall til Kjøbenhavn med Trælast sprunget læk i Soen og er i synkefærdig Tilstand indslæbt til Kalmar af Dpsk. »Drottning Sofia«.

Hebe, Skonnert af Nysted, er paa Rejsen fra Lübeck til Riga med Ler sunket i Østersøen. Mandskabet, 5 Mand, er bjerget og landsat i Karlskroua.

Marius Bay, Skonnert af Nykjøbing p. F., der som meddelt har været paa Grund paa Albne Triller, men atter blev bragt flot og fortsatte Rejsen, kom Natten til d. 6. ds. atter paa Grund, denne Gang paa Lindholms Grunden i Nyborg Fjord. Skibet har Assistance.

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 Tinfolie. Cigaretter, Cigaretter, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 9./11.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Havre 7./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 4./11. — Algarve, Borries, pass. Brnshüttel 7./11. for Almeria. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Petersborg 7./11. — Antwerpen, Madsen, afg. Petersborg 7./11. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./10. til Boston. — Arno, Struberg, ank. Cadix 8./11. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 6./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 7./11. til Antwerpen. — Beira, Lange, ank. Port Vandres 6./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 3./11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 6./11. — Christian IX, Holm, pass. Gibraltar 6./11. for Genua. — Dagmar, Bogvad, afg. Rotterdam 7./11. til Cardiff. — Danro, Ørsted, ank. Petersborg 7./11. — Esbjerg, Strauve, afg. herfra 7./11. til Liban. — Florida, Andresen, afg. Kristiania 5./11. til Newcastle. — Frederik, Thomsen, ank. Antwerpen 6./11. — Garonne, Kromann, ank. La Rochelle 8./11. — Georgios I, Sorensen, ank. hertil 8./11. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 8./11. — Hengest, Munch, ank. Petersborg 6./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Livorno 8./11. — Jolantha, Simonsen, pass. Brnshüttel 9./11. for Königsberg. — Kasan, Hansen, pass. Brnshüttel 8./11. for London. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 6./11. — Kiev, Jørgensen, afg. La Rochelle 4./11. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Bordeaux 6./11. hertil. — Leonold II, Treho-Rasmussen, afg. Windau 7./11. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Stettin 9./11. — Louise, Kruse, ank. Petersborg 1./11. — Louisiana, Gotthardt, afg. New York 24./10. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Alzier 28./10. for Antwerpen. — Morsø, Oest-Jacobsen, pass. Brnshüttel 7./11. for Antwerpen. — Moskva, Rasmussen, pass. Brnshüttel 6./11. for London. — Nicolaï II, Klanson-Kaas, ank. Limni 8./11. — Nordjylland, Krægh, ank. Königsberg 9./11. — O. B. Snhr, Frisenette, ank. Petersborg 6./11. — Omsk, Kyllsboch, pass. Brnshüttel 7./11. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 8./11. til New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 6./11. — Pregel, Iversen, pass. Brnshüttel 9./11. for Donkerque. — Riberhøns, Bonneville, ank. hertil 9./11. — Saga, Wiberg, ank. hertil 8./11. — Saxo, Larsen, ank. hertil 7./11. — Seine, Dumont, afg. herfra 3./11. til Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Philadelphia 30./10. hertil. — Tiber, Beck, afg. Petersborg 7./11. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 9./11. — United States, Egeue, ank. New York 3./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, afg. Catham 28./10. til Sharpness. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Catham 5./11. til Brookhead f. O. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Glaszow 5./11. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Catham 2./11. til Preston. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Manchester 7./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 7./11. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Petersborg 1./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cane Tormentine 24./10. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Ghent 4./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Swinemünde 7./11. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kronstadt 7./11. til Papenburg.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Pillau 7./11. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Riga 4./11. — Hamlet, Reese, afg. Riga 3./11. — Helge, Olsen, afg. Kronstadt 5./11. — Rolf, Olsen, afg. Riga 7./11. — Niels R. Finzen, Mathiesen, ank. Brake 7./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, passeret Hanstholm 7./11. til Laudskroua. — Nautik, N. Nielsen, ank. Riga 4./11. — Nordsoen, Gram, ank. Antwerpen 7./11. — Nexos, Basse, passeret Hirtshals 5./11. til Rokkala. — Gerda, Iversen, ank. Esbjerg 7./11. — Ellen, Hansen, ank. Königsberg 6./11. — Fylla, Christensen,

afg. Jacobsstad 7./11. til Wasa. — Cito, Jepsen, ank. Methil 7./11. — Napoli, Brinch, ank. St. Molo 4./11. — Bodil, Uldall, ank. Oxelesund 6./11. — Dagmar, Mathiasen, afg. Leith 4./11. til Knigsberg. — Alfa, Lauritsen, afg. Lorient 7./11. til Swausen. — Hebe, Gregersen, ank. Gijon 6./11. — Inger, Larsen, afg. Åbo 4./11. til Hartlepool. — Johanne, Mikkelsen, passeret Stornoway 5./11. til Preston. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Huolva 3./11. til Stettin. — Laura, Pedersen, afg. Emden 7./11. til Marseille.

Heimdal. Anine, Leth, afg. South Dock 3./11. — Holga, Vaaben-Hansen, ank. Norrköping 7./11. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 6./11. — Elna, Rathje, afg. Rouen 6./11. — Therese, Pedersen, ank. Toulon 4./11. — Simone, Møller, afg. Blyth 6./11. — Jeanne, Löffler, ank. Tyne Dock 8./11. — Vera, Riso, ank. Calais 2./11. — Daisy, Lagesen, afg. Pillau 5./11.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Kratzwick 5./11. — Ingrid, Winther afg. Kratzwick 6./11. til Riga. — Karen, Eriksen, afg. Bordeaux 6./11. til Santander.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 5./11. til Rotterdam. — London, Bom, afg. Dunston 4./11. til Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Grangemouth 2./11. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 1./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 30./10. til Rouen. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Newport 26./10. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 28./10.

København. Hafnia, Hansen, ank. Stettin 2./11. — Russia, Poulsen, ank. Riga 4./11. — Carl Hecksher, Starck, afg. Libau 4./11. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 5./11. — Normannia, Eriksen, afg. Petersborg 30./11. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 30./11. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 27./11. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Pensacola 3./11. — Patria, Nielsen, ank. Algier 31./10. — Gratia, Sørensen, ank. Wiborg 6./11. — Astoria, Neergaard, ank. Marseille 6./11.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Blyth 5./11. — Gallia, Nielsen, ank. Memel 7./11. — Calodonia, Storm-Hansen, afg. Swinemünde 4./11. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 28./10. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bordeaux 23./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Königsberg 7./11. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 6./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rotterdam 3./11. — Estonia, Winckler, ank. Calais 6./11.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Almeria 12./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Nakskov 3./11. — Secalia, Jensen, ank. Savona 4./11. — Frumentia, Andersen, ank. Marabella 4./11. — Boscia, Skovgaard, ank. Rotterdam 5./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 7./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Danzig 7./11. til Riga. — Brattingsborg, Sucusen, afg. Livorno 6./11. til Huelva. — Flynderborg, Larsen, ank. Korsør 8./11. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Kjøbenhavn 7./11. til Windau. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Huelva 3./11. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 5./11. til Neapel. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Skanderborg, Jensen, afg. St. Louis de Rhone 1./11. til Antwerpen. — Stegelborg, Lund, ank. Sunderland 6./11. — Stjerneborg, Lund, ank. Königsberg 4./11. — Søborg, Hansen, afg. West Hartlepool 4./11. til Marseille. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 2./11.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Petersborg 5./11. — Klampenborg, Thygesen, afg. Burntisland 28./10. til Livorno. — Marselisborg, Andersen, ank. Stettin 26./10. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./11. — Skodsborg, Agerlin, ank. Cardiff 6./11. — Tønborg, Smith, afg. Huelva 6./11. til La Pallice. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Petersborg 8./11. til West Hartlepool. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 9./11.

Neptun. Aggorsborg, Jørgensen, afg. Petersborg 3./10. til Ghent. — Dansborg, Kühl, ank. West Hartlepool 4./11. — Jøgersborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 7./11. til Riga. — Kallundborg, Nielsen, ank. Petersborg 4./11. — Taaruborg, Matzen, ank. Petersborg 4./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Kjøbenhavn 7./11. til Libau.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. West Hartlepool 8./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Kronstadt 8./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Petersborg 9./11. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 27./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Petersborg 3./11.

Rossia. Generalkonsul Elisseejeff, Koføed, ank. Reval 6./11.

Det estasiatiske Kompagni. Siam, Cortson, afg. Perim 6./11. til Colombo. — Samui, de Fino Licht, afg. Suez 31./10. til Soesoc. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 17./10. — Trau-

quebar, van Deurs, afg. Penang 7./11. — Anamba, Rambusch, ank. Algier 6./10. — Cathay, Thomsen, afg. Marseille 6./11. til Havre. — Bintaug, Gabe, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Cambodia, Knudsen, ank. Göteborg 4./11. — Indion, Berg, ank. Durban 30./10.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Portland 23./10. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./10. til Havre. — St. Jan, Ingemanu, ank. Kjøbenhavn 25./10.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Lappvik 5./11. — Erindring, Nielsen, ank. Ørnskoldsvik 5./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 6./11. — Helena, Sørensen, ank. Kiel 7./11. — Sjølland, Sonnichsen, ank. Dunkerque 7./11. — Agneta, Petersen, afg. Libau 7./11. — Hermia, Hansen, afg. Karrebæksmunde 7./11. — Alice, Schultz, afg. Methil 3./11.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, pass. Haustholm 7./11. vestg. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Piteå 7./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Methil 7./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Swansea 4./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Hudiksvall 3./11. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Vejle 5./11. — J. D. S. Adolph, Feuger, pass. Haustholm 6./11 vestg. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Aarhus 5./11. — Ajax, Brorsen, ank. Methil 6./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Rio de Janeiro 31./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Genoa 31./10. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Hull 3./11. — Urania, Clausen, ank. Åhus 4./11. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 3./11. — Nordland, Petersen, afg. Petersborg 7./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Ghent 5./11. — Englaud, Andersen, afg. Lissabon 5./11. — Holland, Poulsen, afg. Methil 6./11. — Rusland, Madsen, afg. Newcastle 7./11. — Dronning Olga, Petersen, afg. Carthage 6./11. — Annette Furness, Larsen, ank. Petersborg 7./11. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 1./11. — Europa, Hansen, ank. Korsør 5./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Korsør 4./11. — Frankrig, Friis, pass. Kjøbenhavn 6./11. for Petersborg. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 6./11.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Swansea 29./10. til Gefie. — Edison, Sørensen, ank. West Hartlepool 2./11. — Fulton, Jørgensen, afg. Neapel 25./10. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 6./11. — Washington, Nielsen, ank. Petersborg 31./10.

Frøen. Austa, Bagger, afg. Burntisland 7./11. til Kiei. — Vora, Thing, ank. Windau 31./10. — Freja, Nielsen, afg. Petersborg 5./11. til Aarhus. — Hortha, Rasmussen, ank. Bremen 5./11.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Storm, afg. Gibraltar 30./10. til Valenzia. — Etna, Pedersen, ank. Hamburg 5./11. — Ella, Olsen, ank. Esbjerg 1./11. — Sophie, Svarrer, ank. Teignmouth 30./10.

Fana. Nordby, Coploy, Pedersen, ank. Hamburg 1./11. — Prins Valdemar, Hansen, ank. Ostendo 30./10. — Prinsesse Marie, Pedersen, afg. Iquique 26./10. til kaalen f. 0.

Fana-Sønderho. Elisabeth, Andersen, afg. Sudix 2./11. til Rio Grande. — Martha, Fischer, afg. Cadix 6./11. til Rio Grande.

Æra. Alma Marie, Kock, ank. Hals 3./11. — From, Haugensen, ank. Brako 4./11. — Emilie, Friis, ank. Libau 3./11. — Thor, Kromann, ank. Altona 3./11. — Lauritz, Folmer, ank. Stettin 4./11. — Smart ank. Stockholm 3./11. — Anno, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavn 5./11. — Niels, Caspersen, ank. Libau 5./11. — Forældres Minde, Christenson, ank. Odense 4./11. — Kathinka, Olsen, ank. Libau 4./11. — Nathalia, Eriksen, ank. Patras 5./11. — Likka, Petersen, ank. Raus 5./11. — Argus, Jensen, ank. Svendborg 5./11. — Spurvon, Petersen, ank. Kjøbenhavn 4./11. — M. Hay, Peterson, ank. Årskjøbing 5./11. — Mary, Anderson, ank. Danzig 4./11. — Rota, Olsen, ank. Børgense 5./11. — Fredon, Christensen, ank. Fowey 6./11. — Døbra, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 4./11. — Immanuel, Bager, ank. Stege 6./11. — Æro, Christensen, ank. Stubbekøbing Red 5./11. — Astræa, Svane, or d. 3./10. prajet paa 10^o N. 26^o V. — Amalie, Andersen, pass. Swinemünde 4./11. — Norden, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 6./11. — Haabet, Riis, ank. Kjøbenhavn 5./11. — I. Koefoed, Andersen, ank. Leiths Red 6./11. — Herkules, Bager, ank. Odense 6./11. — Laura, Jensen, ank. Neapel 6./11. — Ægir, Petersen, ank. Gibraltar 5./11. — Maagen, Mortensen, ank. Patras 6./11. — Nauta, Stärko, ank. Caudia 6./11. — Signe, Hanson, afg. Kjøbenhavn 6./11. — Ellen, Hansen, afg. Kjøbenhavn 6./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavns Havn. — Kjøbenhavn, d. 10. November 1908. — »Georg Stage«-Dreng som Letmatros. — Frugtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — 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.

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. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

De Herrer Kaptajner

proviauterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsproviauteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Pristilte 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.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: "Hansencor"

Cronstadt
Tigr.: "Hansencor"

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henhørende

Reel og billig Betjening garanteres.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsproviauterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviauterering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr. „Mehren“.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenelager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviauterling.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted

Søværksbevægs.

Fabrik for sølvsmørende Løseohjul.

Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviauterling & Skibsrederi.

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramad r.

Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-
forbedenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISER

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 80 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 73.

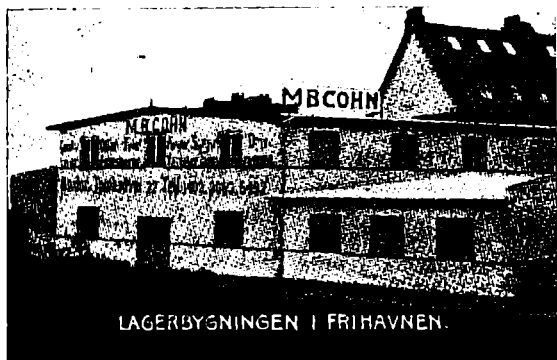
Kjøbenhavn, Fredag den 13. November 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amiante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbetales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16</p> <p>Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde</p> <p>• • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL)</p> <p>Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum</p> <p>Telefon 5601</p> <p>• • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	--	---

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CONSTANTIN BÉNAUD

Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige fste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Præmier. Agenturer i de fleste Provinssbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Sømandshøjskolen, Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

Engelskmand,

der i en lang Aarrække har beklædt ansvarsfulde Stillinger ved større Skibsmægler- og Rederiforretninger i U. K., Norge og Frankrig, søger Plads. Taler perfekt Norsk og Fransk samt Spansk. Udmærkede anbefalinger.

Henvendelse i Billet, mrk.: „Chartering 380“, modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

Skib ønskes.

Et godt Skib ønskes til Købs. C. 100 Tons d. w. eller derover.

Skipper C. Petersen
Fredericia.

Gaver til Sømandslønnen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.



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 Utoøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre — „Hasna“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spll. — Styremaskiner, — Pumperetc.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skib til Salg.

En For-and-aft Skonnert, 39,57 Brutto Tons, i fuldstændig sejlfærdig Stand, er billig til Salg. Billet, mrk.: „371“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Provinat til Udførsel. Lager af alle Skibsexvisitter.

Motorskonnert

„Sylvelin“ af Odense, 42,96 Brutto Tons, 22 H.K. Dan-Motor, stor Luge, er meget billig til Salg. Man bedes henvende sig til

Sandgraver K. Madsen
Nørrebro 112 D, Odense.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel 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“

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisso fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark. Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Kunstyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

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.

Remington er Verdens mest benyttede Skrivemaskine fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavns Havn.

(Fortsat.)

Fra Bomløbet til Knippelsbro.

Bomløbet danner Grænsen mellem Yderhavnen og den egentlige Havn, hvoraf den Del, der strækker sig Syd paa til Knippelsbro, først skal omtales.

Selve Bomløbet har en Bredde af lidt over 100 Fod og Dybde 26 Fod; i og for sig kan man vel sige, at dette Indløb til Havnen er bredt nok, men ved nærmere Betragtning af Kortet ser man, at 26 Fods Renden paa et langt Stykke ikke er meget bredere, saa i Virkeligheden er Indløbet et ubehageligt Sted for større Skibe. Tilmed kan Strømforskelene her til Tider være ret generende, om det end fuldt ud skal erkendes, at den nedenfor omtalte Dæmning i Kallebostrand har bidraget mægtigt til at ophæve denne Ulempe.

Paa Bombroen vises Signal for Vandstanden og Strømmens Styrke i Havnen.

Dybdeforholdene er i Lighed med Yderhavnen meget uensartede. Fra Bombroen indtil Kvæsthusbroens Nordende, og ind til »Larsens Plads«, findes 26 Fods Dybde; de øvrige Dybder vil blive nævnt i det efterfølgende.

Følger vi Vestsiden af Havnen findes lige indenfor Bombroen Kjøbenhavns Toldbod med tilhørende Pakhuse og Vareskur samt den store Frilagerbygning. Denne opførtes kort forinden Frihavnsprojektet fremkom.

Saa vel Kajplads som Oplagsplads i Land er temmelig begrænset, om end det hjalp en Del, da den tidligere saakaldte »Suhrs Plads« blev købt af Toldvæsenet. Her ved skaffedes en Forøgelse af 245 Fod Bolværk, endvidere opnaaedes betydelig forøget Oplagsplads i Land, samt endelig Plads til Lokaler for Behandling af Gods til Forsendelse og Udkørsel herfra til Toldbodgade.

Alligevel maa Pladsen siges at være for lille. Pladsmanglen følte i høj Grad under den livlige Trafik i Fjor, hvilket jo ogsaa var Tilfældet i Frihavnen, men medens Frihavnen med de store Udvidelser paa Pakhuse etc. nu er klar til at modtage forøget Trafik, er Forholdene paa Toldbodens Kajer og Pladser uforandrede, og kommer Travlheden, hvad vi jo dog alle haaber paa, saa maa Rederne finde sig i, at Skibene kommer til at vente paa Anlægsplads, saafremt de da ikke foretrækker under saadanne Forhold at dirigere deres Skibe ud i Frihavnen. Dette sidste hændte, saa vidt vi ved, flere Gange i Fjor.

Paa Kajen her findes en fast 25 Tons Svingkran, der ejes af Toldvæsenet. Den drives ved Elektricitet og benyttes meget.

Fra Frihavnen fører Jernbanespor ind til Toldboden og videre gennem Toldbodens Terræn langs Havnen til Larsens Plads.

Inden vi forlader Toldboden skal nærmere omtales nogle ret mærkelige Forhold.

Kajstrækningen fra Bombroen til det omtalte indkøbte Stykke Bolværk tilhører Havnevæsenet, medens det indkøbte Bolværk tilhører Toldvæsenet. Følgen heraf er, at hvis et Skib af en eller anden Grund kommer til at losse en Del af sin Ladning det ene og senere det andet Sted, opkræves der Bolværkspenge baade af Havnevæsenet og af Toldvæsenet og fuld Takst af begge. Med andre Ord, et Skib kan komme til at betale dobbelte Bolværkspenge paa Kjøbenhavns Toldbod. Det maa haabes, da baade Havnevæsenet og Toldvæsenet er offentlige Institutioner, at disse uheldige Forhold snart maa forsvinde. — Forøvrigt var det vistnok dette Forhold, der var den væsentligste Aarsag til det Lovforslag, som i sidste Samling blev fremsat i Rigsdagen om Afgang for Havnevæsenet til Ekspropriation af private Bolværker.

Dybden langs Toldboden er fra 20 til 22 Fod.

Fra Toldboden kommer vi til »Larsens Plads«. I de senere Aar er her foretaget mange Forbedringer. De gamle Bolværker er forsvunden og erstattet med Stenkajer, Jernbanesporer fra Toldboden er ført med dobbelt Spor gennem hele Pladsens Længde indtil »Korn-tørringsmagasinet«. Ved Kajen udfor det saakaldte »Blaa-Pakhus« findes Skibselevator til Kornløsning, beregnet paa at kunne losse c. 60 Tons Sæd i Timen. Selve Pakhusene er for en stor Del i Forbindelse med Elevatoren til Oplægning af Kornet, ligesom der findes praktiske Indretninger til Udlevering saavel til Vogn som til Skib. Medens de store Pakhuse hovedsagelig er indrettet til at bruges til Korn og Foderstoffer, findes der paa den sydlige Del af Pladsen en Række Bølgebliskure, der dels er udlejet, dels benyttes til Stykgodstrafik.

Af faste Ruter, der har Anlægsplads her, kan nævnes D. F. D. S.:

Stettin — Kjøbenhavn — Kristiania,
Königsberg — Kjøbenhavn — London,
Libau — Kjøbenhavn og
Riga — Kjøbenhavn.

Desuden kommer ofte store Korndampere her, da Dybden ved Kajen paa en Strækning af c. 800 Fod er 26 Fod og den øvrige Del 22 Fod.

Kajerne er Havnevæsenets, medens alle Bygninger og Pladser tilhører Aktieselskabet »Larsens Plads«. Syd for Larsens Plads ligger Korn-tørringsmagasinet, der er et meget anseligt Bygningskompleks. Her er i de sidste Aar foretaget store Arbejder, navnlig med Hensyn til Kajforholdene og Dybden ved Kajerne. Disse Forhold var tidligere ret daarligere, idet der kun fandtes en smal Plads mellem Pakhuset og det skraat udbyggede Bolværk, langs hvilket der kun var 18 Fod Vand, saa at større Skibe ikke kunde komme her. Nu findes der en smuk stensat Kajmur, som er rykket ud i Linie med Kajen paa Larsens Plads, hvorved der er indvundet en god bred Plads langs Kajen, der i høj Grad letter Trafiken. Langs Kajen er uddybet til 24 Fods Dybde, hvilket selvfølgelig er af største Betydning.

Mærkeligt nok er Banesporer fra Larsens Plads ikke ført langs her.

Saa vel Pakhuse som Kajen er privat Ejendom og tilhører Korn-tørringsmagasinet.

»Kvæsthusbroen«, der ejes af Havnevæsenet og paa hvilken findes en fast 10 Tons Svingkran, danner i Grunden en fuldstændig Afdeling for sig selv, idet saa godt som hele Indenrigstrafiken er henlagt hertil. Saaledes har alle D. F. D. S.s forskellige Indenlandsruter Udgang herfra og endvidere de to bornholmske Dampskibsruiter. Paa de saakaldte store Afgangsdage frembyder da ogsaa denne Del af Havnen et livligt Skue. Plads kniber det med paa disse Dage, og hver Fod er bogstaveligt talt optaget baade langs Kajerne og i Land. I Kvæsthusgade findes D. F. D. S.'s udstrakte Kontorbygning.

De gamle Bolværker er nu snart overalt erstattet med Stenkajer, og Dybden paa Indersiden af Broen, der før kun var 15 Fod, er nu for det yderste Stykkes Vedkommende udvidet til 20 Fod.

Langs Broen ud mod Havnen findes 18—22 Fods Dybde, og Sejløbet herfra til Knippelsbro har 22 Fod.

Mellem Kvæsthusbroen og Nyhavns Kanal findes »Becket & Meyers Plads«, der saavel som Bolværket herved er privat. Langs Nyhavns Kanal er Bolværkerne paa begge Sider privat Ejendom; paa Charlottenborgsiden ejes de af Aktieselskabet »Nyhavns Bolværker«.

Selve Kanalen, der har en Dybde fra 9—18 Fod, be-

nyttes især af mindre Sejlskibe, samt af E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise. Paa Hjørnet ved Havnegade har Kjøbenhavn—Gool Damperne, for hvilke Alfred Christensen er Agent, deres Anlægsplads for Indladning.

Strækningen fra Nyhavns Kanal til Børsgraven langs Havnegade, har i lang Tid været og er stadig Udsikningsstedet for Landeksportprodukter, og blandt de faste Ruter, der har Anlæg her skal nævnes D. F. D. S. Kjøbenhavn—Newcastle og Kjøbenhavn—Hull.

Wilson Line Kjøbenhavn—Newcastle og Kjøbenhavn—Hull (D. F. D. S. og C. K. Hansen Agenter) samt Leithdamperne

Kjøbenhavn via Kristianssand til Leith (C. K. Hansen Agenter).

Foruden disse Eksportruter har Dampskibsselskabet Øresund fast Anlæg ved Havnegade for sine smukke, vel indrettede Passagerskibe; desuden findes dette Selskabs Kontorer her.

Endelig har Dampskibsselskabet Turisten Anlægsplads for sine Dampere, der besejler Kysten mellem Kjøbenhavn og Helsingør i Sommermaanederne.

Som det vil ses er denne Kajstrækning, der tilhører Havnevæsnet, stærkt trafikeret.

Langs Kajerne findes Banespor.

Børsgraven, Slotholmskanalen og videre til Fredriksholmsbro har 18—12—15 Fod Vand og har Betydning som Anlægsplads for smaa Sejlere og Fiskerfartøjer. Udfor Børsen findes en fast 4 Tons Svingkran, der ligesom Kajerne her tilhører Havnevæsnet.

Tager vi nu Østsiden af Havnen fra Bomløbet, findes først Flaadens Leje med det derved beliggende Orlogsværft; herom skal kun bemærkes, at det indtager den bredeste og bedste Del af Kjøbenhavns Havn.

Syd for Orlogsværftet ligger »Kristiansholms Fabriker«, der er privat Ejendom. Adskilt herfra ved Trangen, findes »Kgl. Grønlandske Handels Plads«, som ejes af Staten. Bag ved denne Plads ligger »Bodenhofs Plads«, som ejes af D. F. D. S., hvis Islandsskibe har Anlægsplads her.

Herefter kommer vi til »Krøyers« og »Vilders Plads«, der begge med tilhørende Bolværker er privat Ejendom. Paa Krøyers Plads findes »Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft«, som ejer en Flydedok, 300 Fod lang og med Bæreevne 2,700 Tons. Paa Pladsen og ind mod Vilders Plads findes Maskinværksteder samt Byggebedding. Paa Vilders Plads findes Kuloplæg for D. F. D. S.

Vi passerer nu Kristianshavns Kanal, paa Hjørnet af hvilken der findes et stort Pakhus, som tilhører Odense Oliemølle. Dernæst kommer »Grynmøllen« og »Gamle Dok«; Bolværkerne tilhører de respektive Pladser. »Gamle Dok« er en Tørdok, bygget af Træ, 265 Fod lang, med mindre Reparationsværksteder.

Mellem Gamle Dok og Knippelsbro ligger »Asiatisk Co.'s Plads« med sine store, smukke Pakhuse, Minder om Fortids Storhed og Velstand; Bolværkerne tilhører Pladsen, og i Bassinet er 18 Fod Vand.

Langs Kristianshavns Kanal, der har Dybder mellem 13 og 20 Fod, er alle Pladser og Bolværker privat Ejendom.

Som det vil ses ejer Havnevæsnet ingen Bolværker paa den hidtil beskrevne østlige Side af Havnen.

De før nævnte Pladser, der tidligere var af saa stor Betydning for Skibsarten paa Kjøbenhavn i Sejlskibenes Glansperiode, har nu ingen nævneværdig Betydning mere i Sammenligning med Pladserne paa Byens Side, i denne Del af Havnen.

(Fortættes.)

Kjøbenhavn, d. 13. November 1908.

Marinestaben i St. Petersborg har fastsat følgende Regler for Handelsskibes Forhold overfor russiske Krigsskibe i russiske Farvande:

1) Ved et Fartøjs Ankomst til Ankerpladser for Krigsfartøjer.

Undertiden bliver det nødvendigt at forbyde Fartøjer Adgang til visse Pladser eller at begrænse deres fri Adgang til et Farvand.

Derfor skal et Fartøj, der ved sin Ankomst til en Bugt eller Munden af et Sund ser en opankret Eskadre eller en Lyskaster i Virksomhed, nærme sig samme med den største Forsigtighed og nøje følge de Befalinger, som det modtager ved Tilraab, Tegn eller Signaler, som bliver givet fra et Vagtfartøj. Vagtfartøjet kan enten krydse eller ligge opankret og fører om Dagen et særegt Flag — blaat-hvidt, blaat med vandrette Striber — og om Natten tre Lanterner lodret over hinanden.

Naar Vagtfartøjet om Natten har hejst tre røde Lanterner og om Dagen tre Kugler, er Adgangen til Bugten eller Sundet ubetinget forbudt. Viser det derimod om Dagen det blaa-hvide Flag og om Natten tre hvide Lanterner, saa er Adgangen til Bugten eller Sundet tilladt, efter Anvisning fra Vagtfartøjet. Naar det ankommende Fartøj befinder sig omtrent 1 Sm. fra det nærmeste Skib, som hører til Eskadren, saa maa det sagtne Farten og afvente Vagtfartøjets Anvisninger. Bliver der affyret et Skud fra Vagtfartøjet, saa maa en Damper stoppe Maskinen og afvente nærmere Anvisninger. Bliver der ikke givet noget Signal fra Vagtfartøjet, kan det ankommende Skib løbe ind i Bugten eller Sundet, idet det dog skal vælge en saadan Kurs, at det ikke løber ind mellem de opankrede Skibe; men ubetinget gaar mellem Stranden og de Skibe, som befinder sig nærmest ved Stranden. Hvis et ankommende Fartøj ikke retter sig efter de her nævnte Fordringer, saa maa Vagtfartøjet bringe det til at standse ved at affyre et løst Skud. Bliver denne første Advarsel ikke adlydt, vil et skarpt Skud følge efter.

2) Private Fartøjers Vigepligt for en Eskadre.

I Kejserdømmet Ruslands Farvande skal ethvert privat Fartøj, naar det nærmer sig Orlogsfartøjer, i rette Tid træffe Forholdsregler til at vige af Vejen for en Eskadre. Bliver det nødvendigt, at et Fartøj — hvad enten det er en Damper eller en Sejler — øjeblikkelig maa fjerne sig fra en Eskadres Kurs, saa vil der paa Eskadrens forreste Fartøj, i Overensstemmelse med de internationale Overenskomster, blive hejst tre røde Kugler om Dagen og tre røde Lanterner om Natten, saamtidig med at Lyskasteren bliver sat i Virksomhed. Efter disse Signaler maa ethvert Fartøj uvægerlig vige ud og holde sig udenfor Eskadrens Kurs. Hvis Fartøjet ikke retter sig efter disse Fordringer, saa bliver der affyret et løst Skud imod det, og hvis denne Advarsel ikke adlydes, saa fyres der et skarpt Skud.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund meddeler:

I Anledning af at der allerede noteres Laster fra Østersøen for Afskibning næste Aar, tillader Repræsentantskabet sig at udtale, at det selvfølgelig forventes, at ingen slutter disse Laster under Minimalraterne.

Repræsentantskabet.

Ismeldingsstation ved Helsingborg. I den nærmeste Fremtid skal der i Følge »Hamb. Corr.« op-

rettes en Ismeldingsstation ved Helsingborg. Paa den derværende nordre Havnemole skal der opstilles en stor Signaltavle, som bliver godt synlig fra Skibe, som passerer Sundet. Stationen skal arbejde sammen med de danske Stationer og give officielle Meldinger over Isforholdene i Flinterenden og Drogden.

Frihavnsprojektet i Malmø. Malmø, 11. November (Ritz. Bur.) Et af Byraadet her nedsat Udvalg angaaende en Frihavn har afgivet Indstilling til Byraadet om Anlæg af en Frihavn til en Udgift af højst 5 Mill. Kr. Udvalget fremhæver som sin Overbevisning, at Malmø har de største Betingelser for, at en Frihavn med Held vil kunne anlægges her.

Dampskibsfarten paa Kanada. Hamburg, 11. November. (Ritz. Bur.) De kontinentale nordatlantiske Dampskibslinier har besluttet at oprette en regelmæssig Fragtdampskibsforbindelse med Kanada og Hamburg—Bremen—Rotterdam.

Kertsch—Yenicale Kanalen. Den 6. November blev den ny Kanal mellem Kertsch og Yenicale officielt aabnet. Kanalens Vanddybde er gennemsnitlig 24 Fod, og den ny Vandvej muliggør den fri Trafik mellem Sortehavet og det Azowske Hav, ogsaa for større Skibe. (Hamb. Corr.)

Tysk Søretssag.

Den 6. November behandlede Hamburg Seeamt en Kollisionssag mellem Hamburger Damperen »Uranus«, Kaptajn Brandt, og den danske Damper »Katholm«, Kaptajn Jensen, tilhørende Johnsen & Jespersen i Kjøbenhavn. »Uranus«, der er 559 Reg.-Tons Netto, var paa Rejse fra Kronstadt til Hamburg og fik ved Kollisionen betydelig Skade paa Forstævn, Bovplader og Spanter; den fortsatte Rejsen til Hamburg.

»Katholm«, der er 728 Reg.-Tons Netto, var paa Rejse fra Hamburg til Blyth, men vendte tilbage til Hamburg i læk Tilstand, da den var ramt haardt lige over Vandlinien.

Kollisionen fandt Sted paa Nedre-Elben, ikke langt fra Bösch, om Aftenen d. 30. Oktober 1908, i tæt Taage.

Kapt. Jensen fra »Katholm« forklarede: Vi befandt os paa Nordsiden af Farvandet, da vi fik »Uranus« i Sigte ret forude, men hørte ingen Taagesignaler fra den. Saasnart vi saa den modgaende Damper, gav vi et Stød i Dampsløjten for at antyde, at vi drejede til Styrbord for at lade »Uranus« passere paa Bagbords Side. Der var to andre Dampere i Nærheden paa vor Styrbords Side. Da vi derefter bemærkede, at »Uranus« drejede til samme Side, saa der kunde befrygtes en Kollision, lod jeg Maskinen slaa bak og Roret lægge haardt Bagbord. Vidnet tror at maatte tilskrive Kollisionen den Omstændighed, at »Uranus« var veget ud til den urigtige Side. Luften var halvklar; man kunde se godt forud, hvorfor »Katholms« Maskine gik med fuld Kraft.

Lodsen fra »Katholm« mente, at den modgaende Damper havde befundet sig paa Nordsiden af Farvandet, og bekræftede iøvrigt Kapt. Jensens Udsagn.

Kapt. Brandt fra Damperen »Uranus« troede ikke, at hans Damper havde befundet sig paa Nordsiden, men midt i Farvandet. At denne Antagelse var rigtig, begrundede han derpaa, at nedadgaende Dampere passerede »Uranus« paa Bagbords Side. Man hørte to Stød forude. Maskinen blev stoppet, og Signalet besvaret med to Stød. Straks derpaa kom »Katholm« til-syne med fuld Fart fremad, og Kollisionen paafulgte. Maskinen blev, da man saa »Katholm« komme frem, kastet bak for fuld Kraft.

Lodsen fra »Uranus« udtalte sig som det forrige Vidne. Han var af den Mening, at »Uranus« befandt sig midt i Farvandet, maaske lidt sydligere. Der løb en stærk Ebbe-Strøm.

Efter Slutningen af Vidneførselen tilskrev Rigskommisæren Kollisionen til Taagen, den stærke Fart, som Skibene havde nærmet sig hinanden med, at »Katholm« havde givet Bagbords Ror, og at Damperen »Uranus« havde været mere nordlig i Farvandet, end den selv antog. »Katholm« havde ikke mindsket sin Fart tilstrækkelig.

Sørettens Kendelse lød:

Sammenstødet mellem Damperne »Uranus« og »Katholm« d. 30. Oktober 1908 maa tilskrives den herskende Taage, den Hurtighed hvormed begge Skibene nærmede sig hinanden paa Grund af Damperen »Katholms« utiladelige Fart og endvidere den Omstændighed, at Damperen »Uranus«, uden egen Skyld, var kommet paa den fejle Side i Farvandet.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har der intetsteds fundet Forandringer af væsentlig Betydning Sted. Alle Vegne, særlig i Evropa, overstiger Udbudet af Tonnage Efterspørgslen, og den eneste Retning, hvortil der for Øjeblikket maaske kan knyttes nogle Forhaabninger, er Nordamerika. Kommer der blot lidt mere Begær fra den Kant, hvilket slet ikke er helt udelukket, vil vi antagelig komme til at se en lille Fragtstigning. Ogsaa La Plata Markedet menes fra enkelte Sider eventuelt at indeholde Muligheder for lidt Opgang. Imidlertid er der for prompt Lastning accepteret meget lave Rater, nemlig omkring 8/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Pr. Januar/Februar er sidst betalt 14/. Østen, Middelhavet og Sortehavet ligger stadig ganske elendig, idet saa at sige alle Fragter, der slutes, resulterer i Underskud. Fra Alexandria betales kun 5/6 for Bomuldsfrø til London eller Hull. For Korn sluttede Azoff til 6/9 à 7/ udsøgt Havn, 7/3 »any«, 7/6 Hamburg, medens 5/3 betales fra Kherson og Nikolajeff (2 Ladehavne) til Rotterdam, Frcs. 7 Marseille. Kulfragterne ned til Middelhavet er paa det nærmeste uforandret paa Basis af 6/ Cardiff/Genua, Frcs. 7 Marseille, 7/4½ à 7/6 Venedig, 6/ à 6/3 Port Said, alt for større Baade. Østersømarkedet er fuldstændig faldet sammen og har næsten intet at byde paa. Den pludselige Kulde og Isgangen paa Nevaen truer med at lukke Navigationen paa St. Petersborg hvert Øjeblik, og adskillige Dampere, som skulde laste deroppe, er bleven forhindret deri, medens der er al Udsigt til, at en Række Dampere maa flygte uden at faa fuld Last. En Del af disse vil søge Last fra sydligere Havne, og matte som disse i Forvejen var, vil den fra St. Petersborg kommende Tonnage kun trykke dem yderligere. Riga noterer saaledes nu kun 18/ à 18/6 D/B. til Englands Østkyst, Frcs. 25 Rouen, Hfl. 12 pr. Tyll Kappbjælker til Holland, og fra Libau opnaedes ikke mere end 8½ d. à 8¾ d. Havrebasis London eller Rotterdam,

ja Ladning er endog meget limiteret, selv til disse Rater. Kulfragterne ind til Østersøen er uforandret flove, og der er næsten intet Begær efter Dampere paa over 1500 Tons. Fra Forthet er sidst betalt 4/9 Neustadt (1350), 4/10¹/₂ Rostock (1200), 4/3 Bandholm (1350), medens der fra Tynen eller Blyth betales 2/9 à 2/10¹/₂ London (16/1800), 4/ Malmø (21/3600), 3/6 Swinemünde (2000), 3/9 Lübeck (2500).

Fra Sø og Land.

»Hamb. Corr.« skriver den 8. Novbr.: To svære Kollisioner fundt i Nat Sted paa Nedre-Elben. Stettiner-Dampere »Curt Retzlaff«, der kom fra Grangemouth med en Ladning Kul, sprængte ved Bielenberg sin Rorketting.

Dampere, der nu var uden Styr, kolliderede kort efter med en Skonnert, som den ramte saa alvorligt, at denne efter et Øjeblik Forløb gik til Bunds midt i Lobet. »Curt Retzlaff« udbedrede nu, saa godt det lod sig gøre, Rorskaden og gik videre op ad Elben. Udfør Nicusteden stødte den sammen med en Evert, der ligeledes sank. Desværre druknede en af dette Skibs Mandskab. Everten ligger fuldstændig under Vandet.

»Curt Retzlaff« er derefter indtruffet til Hamburg. Hvad Skade den har taget vides ikke.

Fra Carlsbergbryggerierne har vi, i Anledning af Carlsbergs Stiftelsesdag d. 10. November, modtaget en seks Platte, der gengiver det bekendte Carlsberg Elefanttaarn. Plattens Fremkomst skyldes nærmest den stærke Stigning i Salget af Carlsberg Pilsenerøllet i Aaret 1908.

Skagens Fyr. Først i November Maaned 1858 tændtes det store Skagens Fyr paa Grenen, og denne landskendte og vigtige Institution kan derfor i disse Dage fejre sit 50 Aars Jubilæum, skriver »Berl. Tid.« Det første Fyr paa Skagen, et af de saakaldte Vippefyr, havde sin Plads paa Fyrbakken Øst for Byen og indrettedes i Aaret 1861. Skagens gamle Fyr, hvis hvide Taarn endnu bibeholdes som Sæmærke, byggedes i Aaret 1746. I August 1905 omdannedes det nuværende Skagens Fyr fra et fast Fyr til et Lynfyr.

Føruden selve Fyrtenesten er ogsaa andre meget vigtige Virksomheder underlagt Fyrmesteren ved Skagens Fyr, nemlig en Telegraf-, Signal- og Stormvarselstation.

I de forløbne 50 Aar har Skagens Fyr haft tro Fyrmestre: Meyer til 1885, Poulsen til 1906 og Urban-Hansen, der endnu gør Tjeneste ved Fyret.

Oplagte Skibe i britiske Havne. Efter at alle i Liverpool, i de sidste to eller tre Maaneder, oplagte Skibe igen var sat i Fart, har der atter begyndt at samle sig nogle af disse. Der er allerede lagt c. 40 Skibe op.

Ny Atlantorhavs-Record. Dampere »Empress of Ireland«, der tilhører Canadian Pacific Line, er i Flg. »Hamb. Corr.« ankommet til Rimouski paa St. Lawrencefloden fra Liverpool efter en Rejse paa 5 Dage og 15 Timer.

Havarier og Forlis.

Ruth, 3/m. Skonnert af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Kiel til Svendborg kommet paa Grund ved Marstal.

Trio, Dpsk. af Göteborg, er paa Rejsen fra Petersborg til Aalborg med en Ladning Oliekager grundstødt ved Visby og er fuld af Vand. Skibet har Assistance.

Karl Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoil. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12./11.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Dankerque 11./11. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 4./11. — Algarve, Borries, pass. Brunsbüttel 7./11. for Almeria. — Aladdin, afg. herfra 7./11. til Reval. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Petersborg 11./11. til Reval. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 9./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Methil 11./11. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 8./11. — Arno, Strubberg, afg. Cadiz 11./11. til Lissabon. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 6./11. — Baron Stjernblad, Thorkildsen, afg. Riga 7./11. til Antwerpen. — Baira, Lunge, afg. Port Vendres 10./11. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 12./11. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Petersborg 11./11. til Råfso. — Christian IX, Holm, ank. Genua 11./11. — Dagmar, Bøgvad, ank. Cardiff 10./11. — Douro, Ørsted, afg. Petersborg 11./11. til Reval. — Esbjerg, Strufve, ank. Liban 9./11. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 11./11. til Grangemouth. — Frederik, Thomsen, afg. Antwerpen 11./11. til Aarhus. — Garonne, Kromann, ank. La Rochelle 8./11. — H. A. Hartmann, afg. Lissabon 9./11. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 10./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Neapol 11./11. til Licata. — Jolantba, Simonsen, ank. Königsberg 11./11. — Karin, Rüberg, ank. Stettin 8./11. — Kasa, Hansen, ank. London 10./11. — Kentucky, Andersen, ank. hertil 6./11. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 10./11. — Kursk, Gommesen, pass. Dartmouth 9./11. hertil. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, afg. Liban 11./11. til Hull. — Loire, Craignou, afg. Stettin 11./11. til Reval. — Louise, Kruse, afg. Petersborg 10./11. til Riga. — Louisiana, Gotthardt, afg. New York 24./10. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 8./11. — Modesta, Røgenæs, afg. Petersborg 9./11. til Aberdeen. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 9./11. — Moskva, Rasmussen, ank. London 8./11. — Nicolai II, Clauson-Knaas, afg. Salonica 11./11. til Linn. — Nordjylland, Kragh, ank. Königsberg 9./11. — O. B. Suhr, Frisnette, afg. Petersborg 11./11. til Riga. — Omsk, Kylesbech, ank. Hull 8./11. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 8./11. til New York. — Pennsylvania, Gatsche, afg. herfra 29./10. til Baltimore. — Perm, Christensen, ank. Liban 6./11. — Pregel, Iversen, ank. Dankerque 10./11. — Riberhus, Bonnellykke, afg. herfra 10./11. til Riga. — Rogaland, Wiese, afg. Swansea 11./11. hertil. — Saga, Wiberg, afg. herfra 11./11. til Danzig. — Saxo, Larsen, ank. hertil 7./11. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 10./11. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 30./10. hertil. — Tiber, Beck, afg. herfra 11./11. til Rotterdam. — Tyr, Thanning, afg. herfra 10./11. til Windau. — United States, Egense, afg. New York 12./11. til Kristianssand. — Vadsø, ank. Stettin 5./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontopidan, Klitgaard, afg. Petersborg 10./11. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Terneuzen 9./11. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 9./11. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swinemünde 10./11. — Hans Tavsén, Klamborg, afg. Petersborg 10./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./11. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Vejlo 11./11. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Hudiksvall 11./11. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Ghent 9./11. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Petersborg 11./11. — Ajax, Brorsen, afg. Methil 10./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. Sharpness 11./11. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Chatham 5./11. til Browhead f. O. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Glasgow 7./11. til Genua. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Chatham 2./11. til Preston. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Manchester 7./11. — Excellence Plekke, Rasmussen, ank. Petersborg 7./11. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Petersborg 1./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cape Tormentine 9./11. til Browhead f. O. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Ghent 9./11. til Burntisland. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 7./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kronstadt 7./11. til Papenburg.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Marseille 8./11. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Landskrona 8./11. — Nordsøen, Gram, afg. Antwerpen 10./11. til Goole. — Fylla, Christensen, ank. Gefle 10./11. — Gerda, Iversen, ank. Esbjerg 7./11. — Inger, Larsen, pass. Skagen 7./11. til Sevilla. — Johanne, Mikkelsen, ank. Preston 9./11. — Cito, Jepsen, afg. Methil 10./11. til Esbjerg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Königsberg 9./11. — Nerua, Schiff, afg. Königsberg 8./11. til Wiborg. — Alfa, Lauritsen, ank. Swansea 9./11. — Laura, Pedersen, afg. Emden 7./11. til Marseille.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 5./11. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Paris, Tholander, ank. Boness 7./11. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 8./11. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rouen 8./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Newport 7./11. til Sfax. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 28./10.

(Fortsættes Side 619.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 2661.** Mølle borttaget. Talarou, Poul-Bras Ankerplads, Penmarc'h, Fran-
krig. Møllen Talarou, 360 m N. 51° Ø. fra Kerity Kirke, er borttaget. 47° 48' 0"
N. Br. 4° 21' 10" V. Lgd.
- 2662.** Telegrafkabel afmærket. Ile de Penfret. Paa Ile de Penfret er opført
to hvide og blaa Baaker. Forbaaken staar tæt ved Øens V.-Kyst, og Bagbaaken 200
m S. 14° Ø. fra Forbaaken. Holdt overet afmærket af Telegrafkabet. 47° 43'
N. Br. 3° 58' V. Lgd.
- 2663.** Havn spærret. Lanninon. Brest Red. Lanninon Havn er kun bestemt
for Torpedobaade og er spærret for alle andre Skibe.
- 2664.** Lystønder flyttet. Banc du Bec d'Ambès. Giroude. Ved Banc du Bec
d'Ambès er den yreste, sorte Lystønde Nr. 61 flyttet 110 m N. hen. til 45° 2' 47"
N. Br. 0° 37' 26" V. Lgd., og den mellemste, sorte Lystønde Nr. 63, c. 60 m NØ.
hen, til 45° 2' 2" N. Br. 0° 36' 33" V. Lgd.
- 2665.** Forestaende Forandring af Fyr. Isla Salvora. Ria de Arosa. Spa-
nien. Den 1ste December 1908 sluktes det hvide Fyr med rødt Blus hver 2 Min.
paa Punta Besugueiros, Isla Salvora SV.-Pynt, og der tændes et midlertidigt, hvidt
Lynfyrt, som hver 12 Sek. viser Tre-Lyn og Et-Lyn saaledes, Lyn 1/2 Sek., Mørke
1 1/2 Sek., Lyn 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lyn 1/2 Sek., Mørke 3 1/2 Sek., Lyn
1/2 Sek., Mørke 3 1/2 Sek. Det lys'er fra N. 27° V., hvor det skjules af Cabo Corruedo,
gennem V., S. og Ø. til N. 66° Ø., hvor det skjules af Øen. Flammons Højde: 23 m.
Synsviddens: 19 Sm. Hvidt Fyrhus tæt V. for Fyrtaarnet. 42° 27' 53" N. Br. 9° 0'
49" V. Lgd.
- 2666.** Fyr tændes. Setubal. Portugal. Den 15de November
1908 tændes i Nærheden af Moimho da Ameioja et rødt, fast Fyr, 3050 m N. 27 1/2°
Ø. fra Outao Fyr. Flammons Højde: 97 m. Synsviddens: 18 Sm. Spejlsapparat.
Fyret lys'er over en Vinkel af 15°. Holdt overet med Outao Fyr leder det over
Barron ved Setubal. Det flyttes, efter som Løbet forandrer sig. Fyrhus ved
Fyrpasserbølg.
- 2667.** Vrag. Axim Bay. Afrika V.-Kyst. En Jernlægt'er er sunket i 10
m Vand i Axim Bay, 8 1/2 Kbl S. 79° V. fra St. Anthony Fort, og i S. 7° V. fra
Saiaba Island Top. 4° 52' 2" N. Br. 2° 15' 3" V. Lgd.
- 2668.** Fyr tændes. Taagsignal oprettet. Green Island. Fortune Bay. New-
foundland S.-Kyst. Paa Ø.-Enden af Green Island tændes i 1909 et Fyr. Rødt
Fyrtaarn ved rød og hvid lodret sribede Bygninger.
Fra den 22de Oktober 1908 gives Taagsignal med Et-Stød af 3 Sek. Varig-
hed hver 90 Sek. 46° 52' 30" N. Br. 56° 5' 0" V. Lgd.
- 2669.** Midlertidigt Fyr. Rich Point. Newfoundland V.-Kyst. Fra Rich
Point Fyrtaarn vises et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, indtil det ny, hvide Lynfyrt
kan tændes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1946. Kjøbenhavn 1908).
- 2670.** Fyr forandret. Entry Island. Magdalen Islands. Gulf of St. Law-
rence. Canada. Entry Island hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med
En-Formærker hver 10 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 6 Sek. Linseapparat af 4de
Orden.
- 2671.** Fløjtetønde udlagt. Entry Island Ø. Magdalen Islands. Gulf of St.
Lawrence. En sort Fløjtetønde, mærket »Entry Island«, er udlagt 9 Kbl N. 87° Ø.
fra Entry Island Ø.-End. 47° 17' 10" N. Br. 61° 39' 8" V. Lgd.
- 2672.** Kløkketønde udlagt. Alright Reef. Magdalen Islands. Gulf of St.
Lawrence. En rød Kløkketønde, mærket »Alright Rocks«, er udlagt 4 1/2 Sm N. 72°
Ø. fra Cap' Alright. 47° 25' 12" N. Br. 61° 39' 50" V. Lgd.
- 2673.** Fyrskib udlagt. Traverse of St. Roch. River St. Lawrence. Et Fyr-
skib er udlagt i 14 m Vand ved S.-Siden af South Traverse, 6 Kbl NØ. for Lower
Traverse Pier. Det er en rodmalet Skounert med to Master og Rød Ballon paa
Stormasten. Det viser tre faste Fyr, nemlig et hvidt Fyr i 10 m Højde paa Stor-
masten, et hvidt Fyr i 7 m Højde paa Fokkemasten, og et rødt Fyr paa et Stag
mellem Masterne. Synsviddens: 9 Sm. Linseapparat. Naar Fyrskibet ikke er
paa Station, slukkes Fyret paa Stormasten og Ballonen nedlægges.

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 an-
ført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Af-
stande i Somil (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-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2632. Kløkketønde indtaget. Søndre-Flint. Sundet. Kløkketønden ved
Søndre-Flint er indtaget.

2633. Bølgelbyder for Baade. Eskildstrup. Bonderup. Sjælland V.-Kyst.
Smaalands-Farvandet. Ud for Eskildstrup er 25 m fra Land bygget en lille
Bølgelbyder for Baade. Iuden for den er der 1,3 m Vand, den er 1 m høj over
Vandet, og afmærket med tre Pæle, hvoraf den midterste har Kryds. (Kort Nr.
185 og 220. Danske Løds, Side 507. Havne-Løds, Side 26).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2634. Fyr tændt. Lägerholmen. Håndbukten. Sverrig. Den 1ste Novem-
ber 1908 er Lägerholmen Fyr tændt. (Kort Nr. 205 og 206). (Se »Efterretninger
for Søfarende« Nr. 2500. Kjøbenhavn 1908).

2635. Mindre Dybde paa Grunde. Furusund. Stockholm Skærgaard. Paa
8 m Grunden V. for Mjölkö er fundet en 7,7 m Dybde, 59° 27' 42" N. Br. 18°
24' 21" Ø. Lgd., og paa 16 m Grunden ØNØ. for Nykvarsholms Fyr en Dybde
af 7,3 m, 59° 31' 10" N. Br. 18° 30' 42" Ø. Lgd.

2636. Forandring i Afmærkning. Hangö. Finske Bugt. Finland. I Nær-
heden af Hangö Hulfvud er udsat: En rød Stage med Kost ved SØ-Enden af et
Rov, som strækker sig 1 1/2 Kbl. SØ. ud fra Østra Tidskär (Kitskär). 59° 48' 18"
N. Br. 22° 52' 57" Ø. Lgd. En hvid Stage med Kost SV. for et Skær, 1 1/4 Kbl.
S. 78° V. for den lille Holm, som ligger 2 1/2 Kbl. SØ. for Østr. Tidskär. 59° 48'
9" N. Br. 22° 53' 9" Ø. Lgd. En hvid Stage med Kost ved Skærets N.-Side, 1/4
Kbl. N. 43° Ø. fra den foregaaende. En hvid Stage med Kost N. for Skæret, 1/4
Kbl. N. for Øen Utterklintens. 59° 49' 12" N. Br. 22° 51' 4" Ø. Lgd. Den røde
Stage med Kost S. for Segelskär Nygrund er flyttet og snaar i 4,4 m Vand S. for
Grunden SØ. for Segelskär Nygrund. 59° 44' 2" N. Br. 23° 24' 0" Ø. Lgd. (Kort
Nr. 165).

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og om-
vendt faas, snarlange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk
Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

2637. Fyrskibet »Sarischieff« inddraget. Udel V. Rusland. Helge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i København er Fyrskibet »Sarischieff« inddraget.

2638. Undervands Taagesignal. Fyrskibet »Adler-Grund«, Tyskland. I Fyrskibet »Adler-Grund« gives nu Undervands Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 20 Sek. slaas Tre-Slag. (Kort Nr. 160 og 206).

2639. Skydeøvelser. Holsts-Flak. Lille Bølt. Fra midt i November til midt i December 1908 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skiver, der om Natten er belyste, er udlagt eller slæbes. Skibet, hvorfra der skydes, viser rød Stander eller tre røde Lanterner lodet for hinanden.

II. Kattegat og Skagerrak.

2640. Baer fundet. Natvigtlangen. Ulvesund. Norge. Ved Natvigtlangen er fundet en 3 $\frac{1}{2}$ m Baer 70 m V. for Varden paa Store Spøkneskjær, og en 5 $\frac{1}{2}$ m Baer 85 m VSV. for Lille Spøkneskjær Fyrtårne.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2641. Fyr tændes. Helnes. Magæren. Norge. Den 15de November 1908 tændes paa Helnes, Magæren Ø. Punt, et Fyr, der viser hvidt To-Lyn hver 10 Sek. Flammens Højde: 39 m. Synsviddens: 17 Sm. 10 m høj Fyrbygning. Brændetid: 25de August—14de April. Fyret lysar ovenalt over Søen. 71° 3' 50" N. Br. 26° 11' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 88).

2642. Grund fundet. Hekingsundet. Dampskibet »Skjærv« har rørt en 3 $\frac{1}{2}$ m Grund midt i Lobet S. for Hekingen, e. i Kbl N. for Svartskjær, som ligger 1 $\frac{1}{2}$ Kbl V. i N. for Langholmen paa Lobets S.-Side.

2643. Tønder flyttet. Innan Jade. Tyskland. I Innan Jade er Spiritønde P flyttet og ligger i 11 m Vand, paa 53° 40' 5" N. Br. 8° 5' 0" Ø. Lgd., og Spiritønde Q i 12 m Vand, paa 53° 39' 12" N. Br. 8° 6' 18" Ø. Lgd.

2644. Grund tiltaget. Ballonplaat. Fyr forandres. Borkum. Væster Fens. Holland. Da N.-Kanten af Ballonplaat er tiltaget NØ, efter ved den røde Vugur med Ballon (Ballontou), skal S.-grænsen i Borkum Fyrs faste Lysvinkel forandres.

2645. Fyrskibet »Haaks« ombyttes. I Slutningen af November eller Begyndelsen af December 1908 skal Fyrskibet »Haaks« ombyttes med et Fyrskib, der hver 15 Sek. viser hvidt Et-Blink af 2 Sek. Varighed. Taagesignal gives med Sirene, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 2 $\frac{1}{2}$ Sek. Varighed. Taagesignalet, naar Sirenen er i Løden, og Undervands Taagesignalet er uforandret som i det indtagne Fyrskib. 52° 57 $\frac{1}{2}$ N. Br. 4° 18 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

2646. Tænding af Fyr. Sunderland. England. Omtrunt den 16de November 1908 tændes paa Enden af Inner North Pier, ved Indløbet til River Wear, to Fyr, der vises fra samme dyb Taarn. Det høje Fyr er hvidt, fast. Flammens Højde: 13 m. Det lysar fra N. 46° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø. og fra S. 39° V. til S. 60° V. Det lave Fyr er rødt, fast. Flammens Højde: 10 m. Det lysar fra N. 46° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø. og fra S. 39° V. til S. 60° V. Samtidig slukkes de hvide og røde Fyr, der vises fra samme Sted. 54° 55' 7" N. Br. 1° 21' 30" V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

2647. Vrag borttaget. Tyne. Vraget af Skonnerten »Lizzy Fox«, som laa sunket i Indløbet til Tyne, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 55° 0' N. Br. 1° 22' V. Lgd.

2648. Lystønder udlagt. St. Margarets Hope. River Forth. Skotland. V. for St. Margarets Hope er udlagt: En rød, spids Lystønde, der hver 2 Sek. viser hvidt Et-Blink, i 9 m Vand, 4 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 40° V. fra Dhu Cruiif, og i N. 68° V. fra Beamer Rock. En sort, stump Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek., i 9 m Vand, 11 Kbl S. 45° V. fra Dhu Cruiif, og i N. 21° V. fra Hopetonn House V.-Kant. En hvid og sort vandret stribet, kugleformet

Lystønde, der hver 10 Sek. viser hvidt To-Blink, i 9 m Vand, 10 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 84° V. fra Dhu Cruiif, og i S. 1° V. fra Enden af Brucehaven Pier. Dhu Cruiif: 56° 1' N. Br. 3° 26' V. Lgd.

Fyret og Taagesignalet ved Borenhøjderne, 3 $\frac{1}{2}$ Kbl N. 81° V. fra Dhu Cruiif, højeste, er udlagt. 56° 1' N. Br. 3° 27' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2052 1908).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2649. Belysning af Havneindløb. Boulogne. Frankrig. Paa Siderne af det indre Løb til Boulogne Havn kan tændes 10 Buedampere, nemlig 4 paa SV-Molen, 4 paa NØ-Molen og to paa Forhavens Ø.-Kaj. Flammens Højde: 16 m. De tændes kun efter Forlangende til Havnevesenet.

2650. Telegrafkabel armærket. Pointe de l'Arconest. Ved Pointe de l'Arconest er opført to hvide og blåa Telegrafkabler. Forbanken staar ved Kysten, 1 $\frac{1}{2}$ Sm fra Pynen paa 48° 49' 20" N. Br. 3° 1' 0" V. Lgd., Bagbanken 60 m S. 17° V. fra Forbanken. Holdt overet armærket de Telegrafkabler.

2651. Telegrafkabel armærket. Ile de Bas. Paa Pointe Pen ar Cillifruer er opført to hvide og blåa Baaker. Bagbanken staar tæt ved Kaheluset i Bugten, NØ. for Pynen, Forbanken 90 m S. 16° V. fra Bagbanken. 48° 44' N. Br. 4° 0' V. Lgd. Holdt overet armærket de Telegrafkabler.

2652. Telegrafkabel armærket. Pointe du Raz. Baie des Trépassés. I Baie des Trépassés er Telegrafkabelt armærket med to blåa og hvide Baaker. Forbanken staar ved Kysten i Bugtens S.-lige Del, og Bagbanken 90 m S. 61° Ø. fra Forbanken. Pointe du Raz: 48° 2' 20" N. Br. 4° 13' 35" V. Lgd.

2653. Telegrafkabel armærket. Rivière de l'Aberridant. Ved Indløbet til Rivière de l'Aberridant er opført to hvide og blåa Baaker. Forbanken staar ved Kaheluset, 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. for Landslyen Perros. Bagbanken 150 m S. 83° Ø. fra Forbanken. Holdt overet armærket de Telegrafkabler. 48° 28' N. Br. 4° 46' V. Lgd.

2654. Telegrafkabel armærket. Anse de Portzmoguer. Ved Pointe de Conson er opført to hvide og blåa Baaker. Forbanken staar ved Kysten i Bunden af Anse de Portzmoguer, Bagbanken 80 m N. 52° Ø. fra Forbanken. Holdt overet armærket de Telegrafkabler. Conson Fyr: 48° 24' 55" N. Br. 4° 47' 38" V. Lgd.

2655. Uddykning. Dover Harbour. England. Indtil Uddykningen af November 1908 uddykkes i Adgangen til Pronemunde Pier, tværs af Prince of Wales Pier. 51° 7' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

2656. Oplysning om Fortøjen. Admiralty Harbour. Dover. I Admiralty Harbour er udlagt en Fortøjen Nr. 4, 920 m N. 36° Ø. fra Fyret paa Prince of Wales Pier. Fortøjen 510 m N. 32° Ø. fra samme Fyr indtrages.

2657. Vrag. Penzance Bay. England S.-Kyst. Den franske Bark »Alice Marie« er sunket i 22 m Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Sm. S. 57° Ø. fra Penzance Pierhoved og i S. 30° V. fra Mount St. Michael SO-Punt. 50° 6' 5" N. Br. 5° 29' 25" V. Lgd.

2658. Lystønde flyttet. Lane Deep. Morecambe Bay. Lys- og Klokketønden »Lane« er flyttet 7 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 58° V. hen og ligger nu i 24 m Vand, 3 $\frac{1}{2}$ Sm N. 71° V. fra Rossall Landmærke. 53° 56' 25" N. Br. 3° 30' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2332. Kjøbenhavn 1908).

2659. Fyr tændt. Twagosa Point. Lærwick. Shetland Ær. Et hvidt Blink-fyr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., er tændt paa Twagosa Point, 120 m S. 86° V. fra Twagosa Flagstang. Flammens Højde: 8 m. Fyrbaake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 60° 9' N. Br. 1° 7' V. Lgd. (Kort Nr. 179).

2660. Vrag afmærket. Queenstown. Irland S.-Kyst. Damperen »Flestrick« er sunket i 9 m Vand paa Inner Alan of War Ankerplads, 270 m S. 48° Ø. fra Black Point, og i S. 44° V. fra Telegrafbønnen paa White Point. Et Vragfyrtårn, der viser rødt Flag eller to hvide Fyr paa den Side, hvor det skal passeres, ligger tæt S. for Vraget. 51° 50' N. Br. 8° 18' V. Lgd.

Taaesignal gives med en Dampfløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 12 Sek. Varighed.

Den sorte Lystoude, der midlertidig læn tæt NV. for Pieren, er inddraget.

2674. Klokketende udlagt. Prangle Point. White Head Island. Bay of Fundy. New Brunswick. Den sorte Stumpoude 1/2 Kbl Ø. for Prangle Point er onbyttet med en sort Klokketoude. 44° 38' 38" N. Br. 66° 40' 49" V. Lgd.

2675. Grund fundet. Casco Passage. Blue Hill Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En 4,5 m Stengrund er fundet c. 1/2 Sin N. 64 1/2° V. fra Orono Point Baake, midt i Casco Passage, saa at der kun er 4,5 m Dybde i Lobet. 44° 11' 43" N. Br. 68° 28' 24" V. Lgd.

2676. Grund fundet. Pound Island Passage. Jericho Bay. Maine. I Pond Island Passage er fundet: En 4,5 m Stengrund 1/5 Sin S. 23° Ø. fra Blue Hill Bay Fyr. 44° 14' 6" N. Br. 68° 29' 27" V. Lgd. En 4,5 m Stengrund 1/5 Sin S. 8 3/4° V. fra Blue Hill Bay Fyr. 44° 14' 3" N. Br. 68° 30' 7" V. Lgd.

2677. Tønde flyttet. Newburyport Harbor. Massachusetts. North Jetty End Tønde Nr. 2 er flyttet SØ. hen og ligger nu i 3,5 m Vand, fra Newburyport Harbor Fyr i N. 67° Ø., og fra Black Rock Baake i S. 82 1/2° Ø.

2678. Oplysning om Tønde. Rose and Crown Shoal. Mantucket Shoals. Massachusetts. Rose and Crown Tønde Nr. 1 ligger i 13 m Vand, fra Sankaty Head Fyr i N. 73 1/2° Ø., og fra Nantucket Hovedfyr i S. 67 1/4° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2628. Kjøbenhavn 1908).

2679. Forandring af Fyrskib. »Sandy Hook« — »Ambrose Channel«, New Jersey. Omtrent den 1ste December 1908 inddrages Fyrskibet »Sandy Hook« Nr. 51 permanent, og Fyrskib »Ambrose Channel« Nr. 87 udlægges. Det viser samme Fyr og giver samme Taaesignal samt samme Undervands Taaesignal som Nr. 51. Naar Damploften er i Uorden, gives Taaesignal med Klokke, hvor paa hver 30 Sek. slaas Et-Slag. Skibet er et skomertriget Dampskib med sort Ballon paa hver af de to Mastes. Skroget er gult, mærket »Ambrose Channel« Nr. 87. 40° 28' 2" N. Br. 73° 50' 1" V. Lgd.

2680. Lysvinkel forandres. North Hook Baakefyr. Sandy Hook. New Jersey. Omtrent den 15de November 1908 formørkes Sandy Hook Baakefyr over en Vinkel af 20°, fra S. 13° Ø. til S. 33° Ø. 40° 28' 18" N. Br. 74° 0' 18" V. Lgd.

2681. Forandring af Fyr. South End. Harbor of Refuge. Delaware Bay. Omtrent den 20de November 1908 slukkes Harbor of Refuge South End midlertidige Fyr, og der tændes paa Harbor of Refuge Bolgebyrers S.-Ende et hvidt Blinkfyr, 1 1/2 Sin N. 19 1/4° Ø. fra Delaware Breakwater forreste Ledefyr. Flammens Højde: 18 m. Synsviddens: 13 Sm. Hvid, trætages, sekskantet Fyrbygning. 38° 48' 51" N. Br. 75° 5' 33" V. Lgd.

Samtidig faar Fyret paa Harbor of Refuge Bolgebyrers NV.-Ende Navnet Harbor of Refuge North End Fyr.

2682. Grund borttaget. Tønde inddraget. Main Ship Channel. Key West Harbor. Florida. Main Ship Channel Stumpoude Nr. 5, der læn ved 6,4 m Grunden i Main Ship Channel, er inddraget, da Grunden er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1722. Kjøbenhavn 1908).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2683. Fyr forandret. Punta del Tigre. Laguna de Terminos. Gulf of Mexico. Et hvidt Fyr med Fire-Formærkelser er tændt paa Punta del Tigre, Puerto Real Island SV.-Punt. Flammens Højde: 20 m. Synsviddens: 13 Sm. Rødt og hvidt, vandret Strihet Taarn og Beboelseshus. Det midlertidige Fyr er slukket. 18° 47' N. Br. 91° 30' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1161. Kjøbenhavn 1908).

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Nov. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		83 1/4	84
Danmark		—	—
Norden		74	80
Kjøbenhavn		41 1/2	42 1/2
Carl		66 1/2	68
Dannebrog		66	68
Skjold		46 1/2	50
Urania		—	—
Union		41 1/2	43
Dampsk. af 1896		65 1/4	67
Hejmdal		83	85
Østasiatiske	118 1/2	118 1/4	118 1/2
Østerseen		50	65
Nordseen		5	9
Gorm		68	72
Torm		40	65
Inga	40—39	38	41
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab.		4 1/2	5 1/2
Forenede Bugser-Selskab	5	55	65
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		39 1/4	40
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		94 3/4	96 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.		84	85 1/2
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		87	88
4 % — — — — — 2. Serie ..		92 1/4	93
4 % — — — — — 1. — — — —		94 1/4	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		87	88
4 % — — — — — — — — — —		92	92 1/4
3 1/2 % Landkreditk.		91 1/4	92
4 % Østift. Kreditf.		92 1/4	92 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		153	164
Privatbank	95 1/2	95 1/2	95 3/4
Landmandsbank	129 1/2	129 1/2	129 3/4
Handelsbank	132	132	132 1/2
Grundejerbank	19 1/4	19 1/2	19 3/4
Burm. & Wain		52 1/4	54
Helsingørs Jærnsk.		95	98
Sukkerfabr.		223 3/4	224
Bryggeri Aktier	152 1/4—152	151 1/4	152

Vekselkuraer d. 10. November 1908.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.18	18.15
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. November 1908.	
Russiske Noter	214.75
4 % Russiske Consols	83.10
3 1/2 % — — — — — Boden Kredit	—
5 % Mexikanske 1899	101.30
5 % Rumænske Stats	100.75
4 % — — — — — 1890	92.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampsk“ 20,000, „Norden“ 8,000, „København“ 8,000, „Union“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 26,000, „Østasiatisk“ 94,000, „Helsingørske Dampsk.“ 7,200.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden

VII. Sydamerikas Ø. og V.-Kyst.

2684. Grund fundet. Port de los Vilos. Chile. Damperen »Imperial« har med 6₁ m Dybgæende stødt paa en Klippe, 6½ Kbl N. 14° Ø. fra Huevos Island Fyr, og i S. 68° V. fra Chungo Point. 31° 54' S. Br. 71° 32' V. Lgd.

2685. Oplysning om Fyr. Salina Cruz. Mexico. Fyrene ved Indløbet til Salina Cruz er smældes: Fyret paa Enden af den Ø-lige Bølgelyrder hvidt, fast. Rammens Højde: 13 m. Synsviddens: 11 Sm. Rød Fyrpæl. 16° 9' N. Br. 95° 11' V. Lgd. Fyret paa Enden af den V-lige Bølgelyrder rødt, fast. Rammens Højde: 13 m. Synsviddens: 9 Sm. Hvid Fyrpæl. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 2570. Kjøbenhavn 1908).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2686. Vrag borttaget. Alfaqnes. Spanien. Vraget af Kutteren »Joven Antonio«, der har sunket i Indløbet til Alfaqnes Haven, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 352 og 484. Kjøbenhavn 1908).

2687. Forandring i Afmærkning. Gannes. Frankrig. I Gannes Haven er den røde Spiritonde med Kejle ved Grundens le Séant inddraget. Fra den røde, 6₃ m høje Banke paa Grundens, der staar paa Tondens Plads, skal vises Fyr. 43° 32' 46" N. Br. 7° 1' 2" Ø. Lgd.

2688. Sømærke forandret. Gaeta. Italien. Paa Gaeta Red er Vager Nr. 1 omhyldet med en hvid, cylindrisk Tonde Nr. 1, som ligger 670 m N. for Dynt Skendard.

2688. Fyr forandret. Isola Razzoli. Bocche di Bonifacio. Sardinien. Kyst. Fyret paa Isola Razzoli er forandret til et Fyr med En-Førmerkelse hver 9 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 3 Sek.

2689. Grund fundet. Den Pasman S. Østerrig-Ungarn. En lille 4 m Grund er fundet Ø. for Gen Pasman S.-Pynt, 7 Kbl N. 47° V. fra Midten af den Kamie. 43° 53' N. Br. 15° 27' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2691. Tønder udlagt. Bahia de Lourenco Marques. Portugisisk Øst-Afrika. I Bahia de Lourenco Marques er følgende Tønder udlagt: En sort, cylindrisk Tonde med Firkanter paa Toppen, i 8 m Vand, fra Sømærket Xelina i S. 73° Ø. og fra Sømærket Ponta Malone i N. 49° Ø. En rød Spidsstønde med Trekant paa Toppen, i 9 m Vand, fra samme Punkter henholdsvis i S. 6½° Ø. og N. 44° Ø.

2692. Fyr midlertidig forandret. Herni (Haana). Forindien V.-Kyst. Herni Fyr viser midlertidig rødt, fast Lys. 17° 48' N. Br. 73° 4' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2693. Sten ndes ikke. Lagoenti Eiland. Straat Soenda. Sumatra S.-Kyst. Stenen, der skulde ligge S. for Lagoenti Eiland, paa 5° 53' S. Br. 105° 19' Ø. Lgd., findes ikke. Meddelelsen herer paa en Misforstaaelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2584. Kjøbenhavn 1908).

2694. Tønder inddraget. Luthi Røck. Ryojun Ko (ort Parthur). China. Den røde, cylindrisk Tonde S. for Luthi Røck er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2493. Kjøbenhavn 1908).

2695. Grund fundet. Tomie Minato. Fukai Island. Goto Islands. Japan.

En lille 1,5 m Grund, Ganezo, er fundet i det S-lige Indløb til Tomie Minato, 1° Sm N. 64° Ø. fra Tsubashi Hana (Kasayama Misaki) og i N. 78° V. fra O Sina Top. 32° 35' N. Br. 128° 48' Ø. Lgd.

2696. Vrag. Karabuse Sø. Shimozaki Strait. Mikai. En Junk er sunket i 24 m Vand 7 Kbl N. 58½° Ø. fra Kanabuse Sø Fyr. 33° 58' 47" N. Br. 130° 39' 32" Ø. Lgd.

2697. Lystønde udlægges. Treaty Point. Yokohama. Gul fot Tokyo. Om kort Tid ombyttes den sorte Spidsstønde med Cylinder SØ. for Treaty Point med en Lystønde, der hedder Ara Su Lystønde og ligger 1,5 Sm SØ. for Treaty Point. 35° 28' N. Br. 139° 40' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2698. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet bekendtgør den 4de November 1908: Bestemmelserne i Bekendtgørelse af 21de September 1908 oplæses. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2360. Kjøbenhavn 1908).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. Norge: N B 34 Una til Fuglen og Kvitholmen. † B 34 Una—Fuglen.

Retfælse. I »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2510, Kjøbenhavn 1908, under Yltre Øksningen anden Linie: »Hil S. 57° Ø., Iri N. om Hestø, hvidt derfra til S. 55° Ø.«, læs: »Hil S. 55° Ø., Iri N. om Hestø, hvidt derfra til S. 57° Ø.«

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Stettin 10./11. — Russia, Poulsen, ank. Riga 4./11. — Carl Heeksher, Starck, ank. Rotterdam 9./11. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 5./11. — Normannia, Erichsen, ank. Rotterdam 7./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 7./11. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 27./10. — Livonia, Skov, ank. South Shields 9./10.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Pensacola 3./11. — Patria, Nielsen, afg. Alger 7./11. — Gratia, Sørensen, ank. Wiiborg 6./1. — Astoria, Neergaard, ank. Marseille 6./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Königsberg 9./11. — Gallia, Nielsen, ank. Memel 7./11. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Riga 7./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. Rotterdam 10./11. — Kotonia, Rasmussen, afg. Bordeaux 8./11.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Königsberg 7./11. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 6./11. — Carbonia, Mathiesen, ank. Blyth 9./11. — Estonia, Winckler, ank. Calais 6./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Almeria 10./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Riga 11./11. — Secalia, Jensen, ank. Savona 4./11. — Frumentia, Andersen, ank. Marbella 4./11. — Boscia, Skovgaard, afg. Rotterdam 15./11.

Ocean. Philadelphia, Horu, afg. Rotterdam 7./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 10./11. — Brattingsborg, Suenson, afg. Livorno 6./11. til Huelva. — Flynderborg, Larsen, ank. Korsør 8./11. — Fredensborg, Fischer, ank. Windau 9./11. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Windau 9./11. — Jomsborg, Mathieseu, afg. Huelva 10./11. til Brest. — Krouborg, Jensen, afg. Barry 5./11. til Neapel. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Skanderborg, Jensen, afg. St. Louis de Rhone 1./11. til Antwerpen. — Stegelborg, Lund, afg. Snuderland 7./11. til Livorno. — Stjerneborg, Lund, ank. Königsberg 4./11. — Soborg, Hansen, afg. West Hartlepool 4./11. til Marseille. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 11./11.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Petersborg 5./11. — Klampenborg, Thygesen, afg. Burntisland 28./10. til Livorno. — Marselishorg, Andersen, ank. Stettin 26./10. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./11. — Skodsborg, Agerlin, ank. Barry 6./11. — Tuborg, Smith, afg. Huelva 6./11. til La Pallice. — Ulfborg, Møllerup, afg. Petersborg 8./11. til West Hartlepool. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 9./11.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 3./11. til Ghent. — Dansborg, Kühl, ank. West Hartlepool 4./11. — Jøgersborg, Larsen, ank. Riga 10./11. — Kallundborg, Nielsen, afg. Petersborg 11./11. til West Hartlepool. — Taarnborg, Matzen, ank. Petersborg 4./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 9./11.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. West Hartlepool 8./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Kronstadt 11./11. til Libau.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Petersborg 9./11. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 27./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Petersborg 5./11.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Reval 6./11.

Heimdal. Anine, Leth, afg. South Dock 3./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Norrköping 7./11. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 6./11. — Elna, Rathje, ank. Burntisland 9./11. — Therese, Pedersen, afg. Toulon 10./11. — Simone, Møller, ank. Norrköping 11./11. — Jeanne, Løfler, ank. Tyne Dock 8./11. — Vera, Riso, ank. Calais 2./11. — Daisy, Lagesen, ank. Stuk-sund 9./11.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Kratawieck 10./11. til Kronstadt. — Ingrid, Winther, ank. Riga 10./11. — Karen, Erik-sen, ank. Sautander 8./11.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Santander 10./11. til Rotterdam. — Alexy, Skou, ank. Burntisland 9./11. — Dagny, Sørensen, pass. Kanalen 11./11. for Civita Vecchia. — Mary, Clausen, ank. Yarm-mouth 10./11.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Perim 6./11. til Colombo. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 31./10. til Soesoc. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 17./10. — Tranquebar, van Deurs, afg. Reuang 7./11. til Cochin. — Anambilla, Rambusch, ank. Alger 6./11. — Cathay, Thomsen, afg. Marseille 6./11. til Havre. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 26./10. — Cambodia, Knudsen, afg. Göteborg 10./11. til Hull. — Indien, Berg, ank. Delagoa Bay 9./11.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Aalborg 10./11. til Rotterdam. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 7./11. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./10. til Havre.

Era. Enighed, Jensen, ank. Memel 9./11.

Form. Sara, Jensen, afg. London 10./11. til Grangemouth. — Helene, Sørensen, ank. Kiel 7./11. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Dunkerque 11./11. til Methil. — Agucte, Petersen, afg. Libau 7./11. til Leith. — Hermia, Hansen, ank. Pernau 10./11. — Aliee, Schultz, ank. Kjøbenhavn 8./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Rio Janeiro 31./10. til New York. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Genua 8./11. til Sfax. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Hull 3./11. — Urania, Clausen, afg. Åhus 10./11. til Libau. — Svend, Schmidt, ank. Boness 7./11. — Nordland, Møller, afg. Petersborg 7./11. til Dunkerque. — Krouprius Frederik, Andresen, ank. Ghent 4./11. — England, Andersen, afg. Lissabon 5./11. til Casablanca. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 8./11. — Rusland, Madsen, afg. Newcastle 7./11. til Carthage. — Dronning Olga, Petersen, afg. Cartageua 6./11. til Stettin. — Annette Furness, Larsen, ank. Petersborg 8./11. — Lady Furness, Clausen, ank. Altom 9./11. — Europa, Hansen, ank. Korsør 5./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Kronstadt 10./11. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 6./11. til Petersborg. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 6./11. til Neapel.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Gelle 7./11. — Edison, Sørensen, ank. Grangemouth 10./11. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 7./11. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 6./11. — Washington, Nielsen, ank. Petersborg 31./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kiel 10./11. — Vera, Thing, afg. Wiudau 9./11. til Hull. — Freja, Nielsen, ank. Aarhus 11./11.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Riga 6./11. til Dordrecht. — Rinfaxe, Faber, afg. Leith 10./11. til Kjøbenhavn. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Danzig 11./11. til Åbo.

Sejlskibe.

Renne. Johannes, Jensen, ank. Rio Grande do Sul 31./10. — Gudmund, Christensen, ank. Kalmar 2./11. — Hans Peter, Westh, ank. Kalmar 3./11. — John Hintze, Hermansen, er ank. til Stettin. — Veset, er ank. til Stockholm. — Næstved, Rasmussen, ank. Cimbrishavn 7./11.

Svendborg. Rota, Olsen, ank. Gjedser 4./11. — Lyo, Jensen, ank. Rudkjøbing 5./11. — Newsky, Nielsen, ank. Kjøge 5./11. — Carl Mørch, Mortensen, ank. Dieppe 3./11. — Union, Olsen, ank. Amsterdam 4./11. — Urania, Nielsen, ank. Rudkjøbing 5./11. — Alma, Hansen, ank. Kolding 5./11. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Warnemünde 5./11. — Confidence, Mouritzen, ank. Methil 3./11. — Vera, Jensen, ank. Haderslev 4./11. — H. S. Jensen, Larsen, ank. Masnedo 5./11. — Niels, Nielsen, ank. Kristiania 5./11. — Concordia, Henriksen, ank. Fjellebroen 5./11. — Danmark, Husfeldt, ank. Stettin 6./11. — Capella, Hansen, ank. Fowey 5./11. — Najaden, Rasmussen, ank. Helsingør 5./11. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Aarhus 4./11. — I. Lotz, Hansen, ank. Pillau 7./11. — Norden, Andreasen, ank. Korsør 7./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kjøbenhavn Red 6./11. — Jason, Hansen, ank. Newcastle 7./11. — Valborg, Rasmussen, ank. Fowey 5./11. — Kamma, Fisker, ank. Lissabon 6./11. — Dagny, Rasmussen, ank. St. Ybes 7./11. — Haabet, Andreasen, ank. Dundee 6./11. — R. P. Pedersen, Jensen, ank. Bogenso 8./11. — Cimbria, Nielsen, pass. Dragør 5./11. — Asta, Bom, ank. Göteborg 9./11. — Cornwall, Petersen, ank. Rochester 7./11. — Hans Emil, Jensen, ank. Valencia 8./11. — Solon, Raseb, ank. Fowey 9./11. — Kathrine, Hansen, ank. Nakskov 10./11. — Hertha, Norregaard, ank. Dysart 10./11. — Marie, Skov, ank. London 10./11. — Noah, Jørgensen, ank. Mahua 11./11. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Libau 10./11. — Immanuel, Jensen, ank. Kjøbenhavn 10./11. — Galathea, Jensen, ank. Ronne 11./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Pillau 11./11. — Vesta, Poulsen, ank. Vestervig 11./11.

Era. Alta, pass. Formes 7./11. f. nordg. — Bertha, Carl-sen, ank. Swinemünde 7./11. — Pampa, Svendsen, ank. Danzig 7./11. — Fred, Jørgensen, ank. Setubal 8./11. — Elise, Peter-sen, ank. Kallundborg 8./11. — Likka, Nielsen, ank. Faxe Lade-plads 8./11. — Kirstine Jensen, ank. Horta (Azorerne) 7./11. — Atlantic, Rasmussen, afg. Danzig 8./11. til Soderhamn. — Kiana, Christensen, ank. Kirkealdy 9./11. — Amalia, Andersen, ank. Aarhus 7./11. — Marie, Christensen, afg. Kjøbenhavn 6./11. til Marstal. — Haabet, Rise, afg. Kjøbenhavn 7./11. til Greifswalde. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Rostock 8./11. — Hertha, Krull, afg. Sunderland 6./11. — Diana, Hansen, afg. Bridgeness 6./11. — Anne, Jacobson, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Anne, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Anne, Schmidt, ank. Kalmar 9./11. — So-lon, Rasmussen, ank. Horsens 10./11. — Neptun, Jensen, ank. Kjøbenhavn 10./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavns Havn. — Kjøbenhavn, d. 13. November 1908. — Tysk Soretssag. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.
Faaes hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

**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.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige taatte
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse: Copensure

Telefon-Nr. 42



**Wigzell's
Patent Loddemaskine**

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 455 & 500.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettillinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 74.

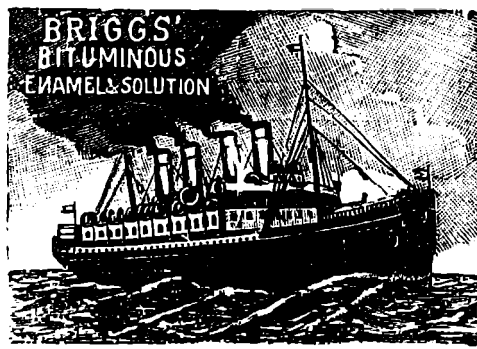
Kjøbenhavn, Tirsdag den 17. November 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampdamper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbætter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.



Emallen
paalægges varm — 1/10^{te} —
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
i Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasteram, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvals
M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød
Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

I. S. V. Weilbach,
Søjl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

at
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding:

Fabriks



Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jern-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:

Berglarsen.

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 Statsbandedriftens Søfarsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Berg & Larsen
farhea Martin Niassø
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorchjensens.
Telefon 7262.

Engelskmand,
der i en lang Aarrække har beklædt ansvarsfulde Stillinger ved større Skibsmægler- og Rederiforretninger i U. K., Norge og Frankrig, søger Plads. Taler perfekt Norsk og Fransk samt Spansk. Udmærkede anbefalinger.
Henvendelse i Billet, mrk.: „Chartering 380“, modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

Howaldtswerke,

Kiel.

Geb. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af Stopbøsser.

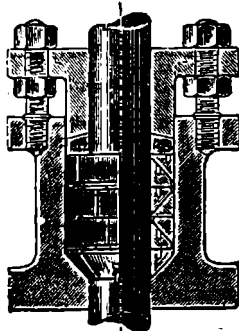
Over **52,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



Kobbersmedie.

Undertegnede tillader sig herved at meddele, at jeg den 1. November har etableret mig som Kobbersmedemester i København med Værksted i

Vildersgade 46.

Jeg tillader mig samtidig at anbefale mig med alle Slags Arbejder, som Kobberledninger, Skibsarbejde af Kobber og Messing, Fortinning, samt alle eventuelle Reparationsarbejder.

A. Wilson

Telefon: Byen 4210.

Telefon: Byen 4210.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Bogø Navigations-skole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.
Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns Navigations-skole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Sct. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

Motorskonnert

„Sylvelln“ af Odense, 42,96 Brutto Tons, 22 HK. Dan-Motor, stor Luge, er meget billig til Salg. Man bedes henvende sig til

Sandgraver K. Madsen
Nørrebro 112 D, Odense.

Skib ønskes.

Et godt Skib ønskes til Købs. C. 100 Tons d. w. eller derover.

Skipper C. Petersen
Fredericia.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Ulandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. [Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. Originale Fragtberetninger fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne Havarier og Forlis og udførlige Skibsefterretninger for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Havn.

(Fortsat.)

Fra Knippelsbro til Langebro.

Knippelsbro har i mange Aar været en Skræk for mange Førere af større Skibe, som skulde passere den. Den er imidlertid saa ofte omtalt i Forbindelse med de hyppige Havarier, som har fundet Sted her, at vi ikke finder Grund til at komme nærmere ind paa Omtale af den ved denne Lejlighed, især da den jo nu snart helt forsvinder fra sin nuværende Plads og erstattes med den ny Knippelsbro, der saa vidt vides vil være færdig inden Udgangen af dette Aar.

Den ny Knippelsbro, som bliver en monumental Brobygning, vil ligesom den gamle blive en Klapbro, men med den væsentlige Forskel, at Gennemsejlingsløbet kommer til at ligge strømet og midt i Farvandet og med en Sejlvidde gennem Broen af 80 Fod i Stedet for den gamle Bros 54 Fod.

Den gamle Bro vil blive flyttet og anbragt ud for Niels-Juelsgade over til Børsgade, saa snart den ny Bro er færdig — en Foranstaltning, som der med nogen Grund er bleven anket over fra forskellige Sider.

Sejlløbet mellem Langebro og Knippelsbro er 20 Fod dybt, mod Kajen paa Vestsiden er der 18—20 Fod Vand, og langs Bolværkerne paa Østsiden 16—20 Fod.

Tager vi fremdeles Vestsiden først, finder vi umiddelbart Syd for Knippelsbro Raffinaderiet »Phønix« og derefter »Adolphs Plads«, som begge er private Pladser med tilhørende Bolværker, medens den øvrige Kajstrækning til Frederiksholms Kanal og Siderne til Langebro tilhører Havnevæsnet, saavel som de to Svingkraner til henholdsvis 4 og 15 Tons, som findes her, samt Fiskeauktionshallen og Dampskibsselskabet »Thor E. Tulinius«s Skur. Ved denne Kajstrækning opløses en Del Trælast.

Jernbanespor fører fra Havnegade forbi Børsen langs Havnen her og videre Syd paa til Gasværkshavnen og til Godsbanegaarden.

Paa den østlige Side findes »Halberstadts Plads« (De danske Dampmøller), der er forsynet med Kornelevator (25 Tons i Timen). Dernæst kommer vi til »Holms Plads« (12 Fod Vand) og »Tyske Plads« paa Hjørnet af Kristianshavns Kanal, som her har en Dybde fra 18—15 Fod.

Ved Kanalen findes endvidere Burmeister & Wains store Maskinværksteder, Støberier og Centrifugefabriken. Paa »Tyske Plads« havde Burmeister & Wain tidligere Byggebeddinge, inden Refshaleøens Værft anlagdes; saavidt vi ved var S/S »Christian IX« et af de sidste og største Skibe, som byggedes her.

Mellem Kanalen og Langebro findes »Engelskmandens Plads« og »Appelbys Plads« samt endelig den kommunale Badeanstalt.

Paa hele denne østlige Strækning er alle Bolværker private og tilhører de respektive Pladser.

Langebro og Havnen herfra indtil Dæmningen (Sønderhavnen).

Den nuværende Langebro, som fuldførtes i 1903 er en Svingbro med elektrisk Drivkraft; den har to Gennemsejlingsløb af 76 Fods Vidde. Selve Broen er en smuk Bygning, indrettet for Fodgængere paa begge Sider, i Midten Kørebane, dobbelt Jernbanespor og Sporvejsspor.

Kajstrækningen paa Vestsiden (Kallebo Brygge) fra Langebro indtil Vestre Gasværks Havn tilhører Havnevæsnet, og Løbet her til har 20 Fod Vand.

Langs »Kallebo Brygge« findes en Række Kulpladser, først »Alfred Christensen«s Plads med 2 elektriske Kullosningskraner, dernæst i Rækkefølge »De forenede Kul-

importører«, »Flindt & Drøst«, »L. M. Thurø & Co. Eff.« og »Kampmann og Herskinds Plads«.

Vestre Gasværkshavn, der har en Dybde fra 20—12 Fod, ejes af Kommunen; her findes 5 Kullosningskraner og Kullosningsbro. Fra Kajen fører en Bro over det bag ved liggende Godsbaneterræn til Vestre Gasværk.

Syd for Gasværkshavnen findes forskellige Pladser tilhørende Kommunen og Enghavebrygge, som tilhører Havnevæsnet. Her findes Tømmerpladser, Fiskerihavn, »Em. Z. Svitzers«s Plads og »Priors Plads«, samt endelig store inddæmmede Arealer ud mod Afspærringsdæmningen.

Fra Fiskerihavnen til Slusen findes et Løb med 12 Fod Vand.

Paa den østlige Side Syd for Langebro findes først det store opfyldte Terræn »Islandsbrygge«. Kajen, langs hvilken der er 20 Fod Vand, fuldendtes 1907 og tilhører Havnevæsnet.

Banesporet fra Langebro løber ud langs Kajen og er videre i Forbindelse med Amagerbanen.

Langs Kajen findes en Del Oplagspladser for Sand og Kul, samt en 25 Tons Svingkran (Haandkraft), men forøvrigt findes her Belingelser for store Anlæg.

Strækningen fra »Islandsbrygge« til Dæmningen er flad Strand.

Endelig kommer vi til Afspærringsdæmningen med Slusen, der sætter Sønderhavnen i Forbindelse med Kallebostrand. Dette store Anlæg, der fuldførtes 1904, har en Længde af 7100 Fod. Det blev anlagt dels for at formindske og regulere den til Tider meget stærke Strøm, dels for at forhindre Isdriften gennem Havnen fra Kallebostrand.

Da Vandstanden kan være ret forskellig paa Nord- og Sydsiden af Dæmningen, efter sigende endogsaa op til c. 5 Fod under særlige Forhold, findes i Fortsættelse af 12 Fods Løbet fra Havnen, en saakaldt »Kammersluse«, der er 170 Fod lang og 36 Fod bred. Sluseportene er ikke indrettet som Døkkporte i Almindelighed, men kan trækkes ind i Kajen og igen udskydes; de arbejder meget let og hurtigt. Drivkraften er Elektricitet. Ved Slusen findes Funktionær Boliger og Maskinhus.

Syd for Slusen findes en ganske rummelig Forhavn, der ligesom Renden Syd paa til Tornekosten har 12 Fod Vand.

Foruden Gennemsejlingslusen findes en Frisluse med 36 Aabninger à 8 Fod.

Hele Anlægget er meget interessant at tage i Øjesyn og vel et Besøg værd.

Afspærringsdæmningen har selvfølgelig gavnet Havnen i høj Grad; dog kan det hænde efter haardt »Norden Vand«, naar Vandet er sat højt i den brede Del af Sønderhavnen, og Strømmen skifter, at der desuagtet kan være en ret betydelig Strøm gennem Knippelsbro og Bomløbet, efter sigende indtil c. 2 Knobs Fort, men det gælder selvfølgelig kun for et kort Tidsrum.

(Sluttet.)

Kjøbenhavn, den 17. November 1908.

Praktiske Vink for Vagthavende paa Dampere. Foreningen af tyske Skibsførere i Hamburg har bostemt sig til at søge de af Hamburg-Assurance dørerne udgivne »10 Bud for Dampskibskaptajner« erstattede med følgende 9 praktiske Vink for Vagthavende paa Dampere:

1. Forlad aldrig Kommandobroen uden at være afløst.
2. Sørg for tilstrækkeligt Udkig fra Solnedgang til Solopgang, særlig i usigtbart Vejr. Pas, at Lanternen altid brænder klart.
3. a. M i n d s k, saa vidt muligt, Fart i Taage og usigtbart Vejr.
b. S t o p, saasnart der i Taage høres Signal foran for tværs af Skibe, hvis Stilling ikke kendes.
c. F o r e l a g i n g e n Kursforandring i Taage, saalænge Stillingen af det Fartøj, hvis Signal man har hørt, ikke er kendt.
4. a. G a a i r e t t e Tid af Vejen, hvis man har Vigepligt.
b. Gaa altid af Vejen til Styrbord for direkte modgaende Dampere.
c. Hold altid Kurs og Fart, naar man ikke har Vigepligt, sa længe det maa formodes, at det andet Fartøj kan gaa af Vejen.
5. Angiv enhver Vigemanøvre ved Fløjte-Signal.
6. Kryds aldrig et andet Fartøjs Kurs, hvis der er Fare for Sammenstød.
7. S t o p o g b a k i r e t t e Tid, hvis der er Fare for Kollision.
8. Tag Lodskud i rette Tid.
9. Forlad Dig ikke blindt paa Lodsens.

International Lastelinie for Kornladninger. London, 12. November. (Ritz. Bur.) I Underhusets Møde i Dag spurgte Harris, hvorfor Board of Trade udkød Anvendelsen af Bestemmelserne angaaende Lastelinien for Kornladninger overfor udenlandske Skibe. Winston Churchill svarede, at det vilde være at foretrække, om de fremmede Regeringer frivillig gik ind paa at acceptere disse Bestemmelser. Underhandlingerne med de fremmede Regeringer skred godt fremad, og Ministeren haabede, at de vigtigste Sømagter den 1. Oktober 1909, den Termin, der var sat for Bestemmelsernes Gennemførelse, frivillig vilde gennemføre dem.

Dampskibsfarten paa Amerika. Stockholm, 12. November. (Ritz. Bur.) Bankdirektør H. Wallenberg har i Flg. »Stockholms Dagblad« erklæret, at han hverken kan bekræfte eller dementere den i »Dannebrog« fremkomne Udtalelse om Samarbejde mellem de nordiske Amerika-Linier. Det var ulivligt, at der var opnaaet Enighed og besluttet Samarbejde mellem Repræsentanterne for de 3 Landes Interesser, men visse meget vigtige Detailler vedrørende Organisation af Foretagendet var endnu uafgjort, og Hr. Wallenberg antog, at det var for tidligt at udtale sig herom. Saaledes var Størrelsen af Aktiekapitalen ikke bestemt, lige saa lidt som det var afgjort, om der i Begyndelsen skulde indsættes 5 eller 6 Skibe, og hvem der skulde være Hovedredere. Han haabede, disse Spørgsmaal snart blev ordnet, saa at Planen inden længe kunde fremlægges for Offentligheden.

Tyskland og Canada. Der er nylig, meddelelse i »Times«, fra canadisk Side truffet en Overenskomst med den ledende Direktør for Hamburg—Amerika-Linien, Hr. Ballin, efter hvilken nævnte Selskab vil etablere en første Klasses Linie af Passager- og Fragt-Dampere mellem Canada og Havnene Hamburg, Rotterdam og Bremen.

Den første Tur vil gaa til Montreal, efter at Sejladsen paa St. Lawrence-Floden er genaabnet. I Maanederne April, Maj og Juni, som er de bedste Emigrantmaaneder, vil der blive ugentlig Afgang af Dampere og senere

hver 14de Dag. Ovenstaaende Meddelelse, som menes at være af officiel Karakter, viser den vigtige Kendsgerning af den ny Linie skal ledes af Hamburg—Amerika-Linien i Forening med Norddeutscher Lloyd, hvad der allerede fremgaar deraf, at Bremen er en af de nævnte Havne.

Kjøbenhavns Havn den 30. December fejre et Jubilæum, idet det da er 50 Aar siden, at den nuværende Havneordning er traadt i Kraft. Havnevæsnet har i Flg. »Polit.« tænkt at fejre denne Dag med at lade den ny Knippelsbro i Brug, medens samtidig Klapperne paa den gamle Bro fjernes. Noget endeligt Program for Festlighederne er dog, efter hvad samme Blad erfarer, endnu ikke lagt.

Havnen ved Syllholm. Rodby, 12. Novbr. (Ritz. Bur.) Byraadet vedtog i sit Møde i Aftes at indstille til Ministeriets Approbation, at man antager det femte laveste af de indkomne Tilbud paa Anlæg af Syllholmhavnen, lydende paa 414,575 Kr., indgivet af Ingeniør Hey, Odense.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget et Eksempplar af den ny, af Magistraten i Stettin, for Stettins Havn vedtagne Havnetarif, som er traadt i Kraft d. 30. f. M. Fra samme Dag er Tariferne af 22. Januar 1900 og af 15. Marts 1901 sat ud af Kraft.

Stettins Havnegebet omfatter:

Oderen, fra Grænsen mellem Güstow og Pommerendorf til Grænsen mellem den tidligere Retskreds Bredow og Retskredsen Züllchow, samt endvidere
die kleine Reglitz,
die Parnitz,
den Dunzig,
den Dunzig-Parnitz-Kanal,
den Oder-Dunzig-Kanal, og
den Freibezirk.

Fra Setubal skrives til os d. 8. ds.:

Isfragter til Oporto. Eftersom der til nævnte Plads importeres en Del Is fra Norge, gøres d'Hrr. Skibsredere og Førere opmærksom paa, at Losning af Is i Oporto foregaar paa en højst utilfredsstillende Maade, idet man maa henligge saa længe, at c. 20 pCt. af den ved Ankomsten indeværende Last bortsmelter.

Med Hensyn til Smaais (Is under 28 Pd.), da kan man undertiden udlosse den til nogle Fiskedampere; men i modsat Fald lader Modtageren simpelthen Skibet ligge og nægter at modtage Smaais.

Vejning af Lasten foretages paa en Decimalvægt, med c. 10 Pd. Nøjagtighed, og vil i de fleste Tilfælde blive til Modtagerens Fordel. Jeg tilraader derfor Skibsredere og Skibsførere at betinge sig en god Fragt, før de afslutter Isfragter til Oporto. Nævnte Plads er jo, som bekendt, meget kostbar og forbundet med Risiko og Op- hold ved at passere Barren.

R. P. Rasmussen,

Fører af 3/m. Sk. »Dagvy« af Svendborg.

Sandy Hook Fyrskib, der i mere end 50 Aar har været kendt under det Navn, har nu faaet et nyt Navn, fortæller »Shipp. Gaz.« og er blevet erstattet af et nyt Fyrskib, som d. 31. Oktober er blevet opankret paa det samme Sted, mærket med store, sorte Bogstaver paa sin straagule Side — 87 Ambrose Channel 87. Fra nu af vil »Sandy Hook Fyrskib« forsvinde fra Oceandampernes Logbøger.

Endskønt det kun var et lille Træfyrskib med et svagt Lys, der for mere end 50 Aar siden blev opankret 5 Sm. fra Indsejlingen til Gedney Channel, omtrent paa samme Plads som det nuværende Fyrskib, saa er det dog kun 24 Aar siden, at et mere passende Skib blev placeret der. Dette Fyrskib, som var bygget i 1884, blev i 1892 erstattet af et murstensrødt Staalskib med elektrisk Lampe og Dampkraft, til Sikkerhed hvis det skulde komme løs fra sin Fortøjning; men da det nu begyndte at blive forældet, blev det for to Aar siden bestemt at erstatte det med et moderne Skib. Med dette ny Skib rejste der sig en ivrig Diskussion om at forandre Navnet. Sagen blev taget op paa adskillige Møder, og endelig blev det bestemt, at Betydningen af den ny dybe Vandvej ind til New Yorks Havn krævede, at det Skib, som markerede den, skulde bære dens Navn.

Et Landsforbund af norske Skibsredere. Et Spørgsmaal af den største Betydning for Norges Skibsrederstand vil sandsynligvis i en nær Fremtid finde sin Løsning, skriver »Norges Sjøfartst.», nemlig Dannelsen af et Landsforbund for alle Norges Skibsredere.

Tanken har før været oppe, men er ikke blevet realiseret; nu har Planen derimod Udsigt til at blive det, idet Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforenings norske Afdeling har taget Beslutning om at sammenkalde et Møde af Repræsentanter for de stedlige Rederforeninger, som allerede findes, for at drøfte Sagen.

Indbydelse er rettet til følgende Organisationer: Kristiania Dampskibsrederforening, Bergens Rederiforening, Norsk Sejlskibsrederforening, Norsk Fragt- og Liggedagsklub, Ruteskibsredernes Forening, og Stavanger Rederiforening.

Gjedserruten. I Anledning af en Forespørgsel i »Dnbg.« angaaende Gjedserruten udtaler Bladet, at det tror at vide, at Ministeren for offentlige Arbejder paa-tænker i indeværende Rigsdagssamling at forelægge et Forslag om at erstatte Færgeforbindelsen Masnedø—Orehoved med en fast Bro.

Fra Cronstadt telegraferer Firmaet Hans Smith til os den 15. ds.: Veststorm. Tøvejr.
Den 17. ds.: Regntykke.

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.

W. Langberg.

Efter lange og haarde Lidelser døde d. 9. ds. flv. Skibsfører W. Langberg i en Alder af 73 Aar. Der er

hermed afsluttet et virksomt og pligtopfyldende Liv; lige indtil Sygdommen i Foraaret knækkede den ranke Mand med den stærke Vilje, var Arbejdet og Pligten hans første Lov.

Langberg gik som ung Mand til Søs og for i Sejlskibsfart paa oversøiske Pladser. Han var bl. a. Styrmand under afdøde Kaptajn Schmiegelow paa Brobergs »Augusta Aurora«, gik saa over i Dampskibsfarten i Koch-Hendersons Skibe og fulgte med over i Det for-



enede Dampskibsselskab, hvor han i en Aarrække førte »Dagmars« og »Christian IX«. Herfra gik han i Land i 1876 for at overtage Pladsen som Ekspert for de københavnske Søforsikrings Selskaber, en Plads han udfyldte med sjælden Energi og Dygtighed. Langberg var i sit Embede ikke alene herhjemme men ogsaa i Udlandet overordentlig agtet, og han havde Ord for, at det skulde være en uhyre vanskelig Sag, han ikke kunde faa Gænge i ved sin retlinede og takifulde Optræden, saa alle forstod, at han kun vilde gøre Ret og Skel til alle Sider. Langberg, der var dekoreret med Ridderkorset, var til sin Død Assurandørernes Repræsentant i Den permanente Voldgifts Kommission og var i 5 Aar 1894—1898 Medlem af Bestyrelsen for Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.

Kullosning i Swinemünde.

En Interessant Dom.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget følgende Beretning fra det danske Konsulat i Stettin, dat. d. 7. November 1908:

Ved Nærværende tillader jeg mig tjenstligst at indberette følgende, fra den Kgl. Vicekonsul i Swinemünde, modtagne Beretning.

I en af Der Schutzverein deutscher Rheder i Hamburg mod forskellige Mægler- og Kulfirmaer i Swinemünde anlagt Sag for urigtigt opkrævede Omkostninger for Arbejds løn, Leje af Losscredskaber etc. har Landsoverrettens II Civilkammer i Stettin fældet en Dom, som Vicekonsulatet er kommet i Besiddelse af, og som særlig for danske Skibsredere turde være af stor Interesse.

Til nærmere Belysning heraf anføres følgende:

Efter at Landsretten i Stettin i en af Skibsreder T. C. Arp i Hamburg mod Firmaet Wm. Hennberg i Swinemünde anlagt Sag for urigtigt opkrævede Omkostninger ved Kullosning, ved Dom af 21. Februar 1908 havde paadømt Rederiet til at betale de af Modtageren beregnede Udgifter for Toldklarering, Ind- og Udklaringsgebyrer, Stillager etc., har Landsoverret, tens II Civilkammer i Stettin, paa Rederiet Arps Appel, under d. 24. Septbr. 1908 afsagt den Kendelse, at »current price«, for Losning af Kul i Swinemünde under et »Baltic Charter«, ikke maa beløbe sig til Mk. 18, men kun til Mk. 17 pr. Keel (21 $\frac{1}{6}$ Tons), og at der ikke maa beregnes Skibene Ekstraomkostninger for Losseredskaber, som Kurve, Skovle, Hjul, Lanterner etc.

Der Schutzverein deutscher Rheder vil nu gøre sine Reklamationer gældende fra Begyndelsen af Aaret 1907, og betydelige Beløb vil blive tilbagefordret. Som Eksempel anføres, at der allerede af et Mæglerfirma i Swinemünde er blevet affordret c. Mk. 1070 for 5 Kuldampere.

Da der i Swinemünde i Aaret 1907 lossedes 83 danske Kuldampere og hidindtil i 1908 72, tilsammen 155 Dampskibe, saa vil det alene for de danske Skibsrederier betyde en Difference af 155 \times Mk. 200 = Mk. 31000 — saafremt eventuelle Krav paa Erstatning af de urigtigt opkrævede Beløb endnu kan gøres retsligt gældende. Som Retsbistand for Schutzverein deutscher Rheder har Sagfører og Notar Leonhardt i Swinemünde virket med særligt Held.

Til Vicekonsulens Anførelse om mulige Udsigter til Erstatning af de for meget betalte Beløb for Kullosning i Swinemünde, tillader Konsulatet sig at betvivle, om en saadan Tilbagebetaling for de allerede afsluttede Forretningers Vedkommende lader sig gennemføre, eventuelt vil et fremsat Krav herpaa være Tvivl underkastet.

Men for Fremtiden henledes de danske Rederes Opmærksomhed paa, at de i Henhold til Landsoverrettens Dom af 24 Septbr. 1908 kun har at betale Mk. 17 pr. Keel for Kullosning i Swinemünde og ingen Ekstraomkostninger.

(sign.) Freise,
Konsul.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen Forandring fra forrige Uge, saa at der vedvarende er Mangel paa Laster, og Oplægning af Sejlere foregaar daglig. Danmark har haft enkelte Byglaster, men Tilbudene af Fragt er saa lave, at det er vanskeligt at komme til Forretning, og det maa beklages, at enkelt hensynsløs Reder har sluttet saa lavt som 4 $\frac{1}{2}$ Kr. fra Øhavn til Kristiania. Tyskland har intet at byde paa; Sydsverig har enkelte Træ- og Havrelaster, men til Noteringer som ikke er værd at røre ved; Vestsverig har kun haft enkelt lille Ladning og er iøvrigt tomt, hvorimod Østnorge har taget nogle faa Sejlere.

Returfragter Vest fra er der fremdeles Mangel paa, men de afsluttede Fragter er i Almindelighed antagelige. I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

145 Sldr. D/B., Boards Gelle/Paimpol 44 Frcs., 210 Tons Byg Bandholm/Stavanger 8 Kr., 150 R.-T. Is

Kristianiafjord/Treport 10 Frcs., 159 R.-T. Is Kristianiafjord/St. Nazaire 12 Frcs., 250 Tons Kul Hartlepool/Esbjerg £ 7, 200 Tons Kul Seaham/Erøskjøbing £ 8, 230 Tons Kul Grimsby/Allinge £ 9, 400 Tons Kul Boness/Drammen £ 6.

For de mindre Skibes Vedkommende er Markedet næsten flovere siden vore sidste Meddelelser; fra de tyske Havne er bl. a. sluttet for Rug fra Lauterbach og Barth 4 $\frac{1}{2}$ Mark, fra Stettin Cement til danske Havne 80 Pf., Lübeck noterer nogle Ladninger Kainit til danske og sydsvenske Havne til 4 à 4 $\frac{1}{2}$ Mark, men ellers er det saa godt som helt stille fra de øvrige tyske Pladser.

ab Kjøbenhavn blev sluttet flere Skibe fra ventende Dampere, saaledes til Åhus 9 $\frac{1}{2}$ Øre, Svendborg 10 Øre, Odense 12 Øre, endvidere til Vejle 11 Øre.

Hvad Sverig angaar, da er det stadig kun Karlshamn, som endnu kan optage enkelte Skibe; fra Landskrona blev endvidere noteret et Par Ladninger Lervarer til Kiel 3 à 3 $\frac{1}{2}$ Mark, Rostock 3 $\frac{1}{2}$ Mark.

Havarier og Forlis.

Halldau, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 11. ds., paa Rejsen fra St. Petersborg til Amsterdam med en Ladning Træ, paa Grund ved Lynetten, men kom senere med Assistance af Svitzers atter flot og har, efter at være bleven undersøgt af Dykker, atter fortsat Rejsen i ubeskadiget Stand.

Hestia, Barkskib af Malmö, er d. 13. ds. paa Rejsen fra London til Hjemstedet med en Ladning Kokes, strandet ved Gilleleje, c. 3—400 Alen fra Land.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Kjøbenhavn 14./11. nordg. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Terneuzen 15./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Piteå 12./11. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Kjøbenhavn 13./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Libau 12./11. — Hans Tavsens, Klauborg, afg. Petersborg 10./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./11. — Ajax, Brørsen, ank. Middelfart 14./11. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Wiborg 12./11. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 14./11. nordg. — N. F. Hoffding, van Denrs, ank. Neufahrwasser 13./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. Sharpness 11./11. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Chatham 5./11. til Bristol. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Glasgow 7./11. til Genua. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston Red 14./11. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Liverpool 12./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 12./11. til London. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Petersborg 13./11. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cape Tormentine 9./11. til Browhead f. O. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Burntisland 12./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 11./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Holtenau 13./11. til Papenburg.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Marseille 11./11. til Aguilas. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Karlskrona 12./11. — Nautik, N. Nielsen, afg. Riga 13./11. til Arbroath. — Nordsoen, Gram, ank. Goole 12./11. — Nexos, Basse, ank. Rokkala 10./11. — Gerda, Iversen, ank. Grangemouth 13./11. — Fylla, Christensen, ank. Gelle 10./11. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 12./11. — Napoli, Brinch, ank. Tees 13./11. — Bodil, Uldall, ank. Stockholm 11./11. — Dagmar, Mathiasen, afg. Königsberg 13./11. til Riga. — Norma, Schiff, ank. Wiborg 11./11. — Alfa, Lauritsen, afg. Swansea 11./11. til St. Tólin. — Inger, Larsen, afg. Hartlepool 10./11. til Sevilla. — Johanne, Mikkelsen, afg. Burryport 14./11. til Hamburg. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Emden 14./11. til Stettin. — Laura, Pedersen, pass. Qnessant 10./11. til Marseille. — Ellen, afg. Königsberg 14./11. til Yxpila.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 5./11. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Paris, Tholander, ank. Bouess 7./11. — Bryssel, Kans, afg. Petersborg 8./11. til Rotterdam.

Mercur. Borlin, Krogh, ank. Rouen 8./11. — Wien, Boeckhausen, afg. Newport 7./11. til Sfax. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 28./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Stettin 10./11. — Russia, Poulsen, ank. Riga 4./11. — Carl Hecksher, Starck, afg. Rotterdam 13./11. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 12./11. — Normannia, Erichsen, ank. Rotterdam 7./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 7./11. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 13./11. — Livonia, Lindberg, afg. Newcastle 13./11.

Østersøen. Cimbrina, Poulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patria, Nielsen, afg. Algier 7./11. — Gratia, Sorensen, ank. Wilberg 6./11. — Astoria, Neergaard, ank. Marseille 6./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Königsberg 9./11. — Gallia, Nielsen, ank. Memel 7./11. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Riga 7./11. — Sarmatia, Pedersen, ank. West Hartlepool 11./11. — Kotouia, Rasmussen, ank. Barry 12./11.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Königsberg 13./11. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 6./11. — Carbonia, Mathiasen, afg. Blyth 11./11. — Estonia, Winckler, afg. Calais 12./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Malaga 12./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Riga 11./11. — Socalia, Jensen, ank. Savona 4./11. — Frumontia, Andersen, afg. Marbella 11./11. — Bosnia, Skovgaard, ank. Barry 13./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 7./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 10./11. — Brattingsborg, Sørensen, afg. Huelva 14./11. til Aalborg. — Flyndorborg, Larsen, ank. Korsør 8./11. — Fredensborg, Fischer, afg. Kjøbenhavn 12./11. til Petersborg eller Reval. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Windau 9./11. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Huelva 10./11. til Brest. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 5./11. til Neapel. — Rosenborg, Schultz, afg. Kjøbenhavn 13./11. til Methil. — Skanderborg, Jensen, afg. St. Louis de Rhone 1./11. til Antwerpen. — Stegelborg, Lund, afg. Sunderland 7./11. til Livorno. — Stjerneborg, Lund, ank. Königsberg 4./11. — Søborg, Hansen, afg. West Hartlepool 4./11. til Marseille. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 11./11. til Riga.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Petersborg 12./11. til West Hartlepool. — Klampenborg, Thygesen, ank. Livorno 11./11. — Marselisborg, Andersen, ank. Stettin 26./10. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./11. — Skodsborg, Agerlin, afg. Cardiff 11./11. til Livorno. — Tuborg, Smith, ank. La Pallia 12./11. — Ulfborg, Møllerup, afg. Petersborg 8./11. til West Hartlepool. — Vordingborg, Petersen, ank. Riga 9./11.

Neptun. Aggorsborg, Jørgensen, ank. Ghent 11./11. — Dausborg, Kühl, ank. West Hartlepool 4./11. — Jægersborg, Larsen, ank. Riga 10./11. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kronstadt 12./11. til West Hartlepool. — Taaruborg, Matzen, afg. Kronstadt 12./11. til Dunkerque.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 9./11.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. West Hartlepool 8./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Libau 13./11.

Svøndborg. Anna Mærsk, Sørensen, afg. Reval 13./11. til Libau. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Petersborg 12./11. til Calais.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Kronstadt 13./11. til Ghent.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofoed, ank. Reval 6./11.

Det asiatiske Kompagni. Bintaug, Gabe, ank. Norresundby 12./11. — Siam, Cortsen, afg. Perim 6./11. til Colombo. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 31./10. til Soesoe. — Sibirien, Madsen, ank. Bangkok 17./10. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 7./11. til Colombo. — Aumaba, Rambusch, afg. Algier 6./11. til Havre. — Cathay, Thomsen, afg. Marseille 6./11. til Havre. — Cambodia, Knudsen, ank. Hull 13./11. — Indien, Berg, afg. Delagoa Bay 14./11. til Java.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. Rotterdam 13./11. — St. Croix, Christensen, afg. Dominica 10./11. — St. Thomas, Hansen, ank. London 13./11.

Torm. Sara, Jønsen, ank. Grangemouth 12./11. — Helene, Sorensen, afg. Kiel 13./11. — Sjælland, Sonnielsen, ank. Methil 12./11. — Agnete, Petersen, ank. Leith 13./11. — Hermia, Hansen, ank. Riga 13./11. — Alice, Schultz, afg. Kjøbenhavn 14./11.

Æra. Energi, Svane, ank. Methil 13./11.

Alfred Christensen. Polarsjernen, Brauth, afg. Rio Janeiro 31./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Sfax 11./11. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Hull 3./11. — Urania, Clausen, ank. Libau 11./11. — Svend, Schmidt, afg. Boness 9./11. til Aarhus. — Nordland, Møller, afg. Petersborg 7./11. til Dunkerque. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Ghent 12./11. til Burntisland. — England, Andersen, afg. Lissabon 5./11.

til Casablanca. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 12./11. til Methil. — Rusland, Madsen, afg. Newcastle 7./11. til Carthage. — Dronning Olga, Petersen, afg. Carthage 6./11. til Stettin. — Annette Furness, Larsen, ank. Petersborg 8./11. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 9./11. — Europa, Hansen, ank. Korsør 5./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Kronstadt 10./11. — Frankrig, Friis, afg. Kronstadt 13./11. til Reval f. O. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 6./11. til Neapel.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Cetto 14./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sundsvall 15./11. — Martha, Christensen, ank. Stockholm 12./11. — Elna, Rathje, afg. Burntisland 12./11. — Therese, Pedersen, ank. Sausse 13./11. — Simon, Møller, ank. Norrköping 11./11. — Jeanne, Løffler, afg. Tyne Dock 11./11. — Vera, Riso, ank. South Dock 13./11. — Daisy, Lagesen, ank. Gelle 12./11.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Gølle 13./11. til Oxelösund. — Edison, Sorensen, afg. Grangemouth 13./11. til Fredericia. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 7./11. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 13./11. til Eivorno. — Washington, Nielsen, ank. Terneusen 12./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kiel 10./11. — Vera, Thing, afg. Windau 9./11. til Hull. — Freja, Nielsen, afg. Aarhus 14./11. til Nakskov.

Sejlskibe.

Fana. — Nordby, Sorine, Andersen, prajet 26./10. paa 26^o N. Br. 20^o V. L. — Maracaibo, Svarrer, ank. Cadiz 10./11.

Æra. Viking, Weber, ank. Libau 11./11. — Mariane, Andersen, ank. Libau 10./11. — Valborg, Christensen, ank. Faro 10./11. — Malfridur, Hansen, ank. Odense 10./11. — Martha, Madsen, ank. Korsør 11./11. — Vigilant, Jacobsen, ank. Valencia 10./11. — Mars, Stegmann, ank. Libau 10./11. — Castor, Sonne, ank. Kjøbenhavn 9./11. p. R. t. Amsterdam. — Naomi, Hansen, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Libau 11./11. — Claudia, Anberg, ank. Bridgewater 11./11. — Veritas, Staugaard, afg. Göteborg 5./11. til Melilla. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Allinge 11./11. — Eden, Petersen, ank. Tønsberg 11./11. — Mathilde, Hansen, ank. Tønsberg 11./11. — Venus, Jensen, ank. Covitavechia 11./11. — Salus, Jensen, ank. Powey 11./11. — Altha, Albertsen, ank. Kristiansand 11./11. — Marie, Boye, ank. Kallehave 11./11. — Uffo, Andersen, ank. Pillau 11./11. — Mary, Andersen, ank. Libau 13./11. — Karen, Albertsen, ank. Nykjøbing F. 12./11. — Yrsa, Albertsen, ank. Neapel 12./11. — Ingolf, Nymann, ank. Göteborg 13./11. — Amor, Rasmussen, ank. Wemyss 13./11. — Amor, Hansen, ank. Flensburg 14./11. — Genius, Bastrup, ank. Charlestown 14./11. — Norma, Christensen, ank. Nyborg 13./11. — Johanne, Østermann, ank. Livorno 13./11. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 14./11. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Tønsberg 13./11. — Diana, Hansen, ank. Charlestown Red 11./11. — Hydra, Christensen, ank. Dakar 13./11. — Ofelia, Clausen, ank. Neapel 14./11.

INDHOLD.

Kjøbenhavns Havn. — Kjøbenhavn, d. 17. November 1908. — W. Langberg. — Kullosning i Swinevænde. — Frugtmarkedet. — Ilavarier og Forlis. — Skilsefterretninger.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

Palle Sørensen Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager — Sølvtorvet 4. Telefon Øbro 1516 y. Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuvre.

BÖCKMANN & NIELSEN Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

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. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales.

Nybygninger. Reparationer. Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1848.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Forstadernes
Produktiker



Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

W. Coops Skibshandel

Vejle.
Al Slags Proviant til Udtersel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28163
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Sesager).

Th. Lang,

Smøde- og Maskinværksted
Søværiskibhavn.
Fabrik for søvsmørende Losschul.
Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 80 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 75.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. November 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlanb.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshaver.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Privato.

Telefon-Nr. 6.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Enøforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16</p>	<p>Compositioner til Jærn-, Staal- og træskibsbunde</p> <p>• • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</p> <p>Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum</p> <p>Telefon 5601</p> <p>• • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--------------------------------	---	--	--

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32. 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

CONSTANTIN BÉNAUD

Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør

St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

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: Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsprovantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester —

Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

W. Coops Skibshandel

Vejlo.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Sømandshøjskolen, Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Køgeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger inas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

Gaver til Sømandsmisjonen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.



LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørgeres.

Skib ønskes.

Et godt Skib ønskes til Købs. C. 100 Tons d. w. eller derover.

Skipper C. Petersen
Fredericia.



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.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.



kemisk præpareret Olieøj

klæbetrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere

Gand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

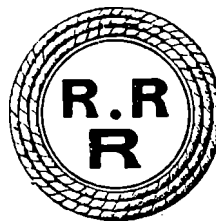
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderoller.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Randers Rebslaaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

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.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavns Havn.

(Sluttet.)

Sammenfattende Bemærkninger.

Det vil af det foregaaende fremgaa, hvor meget godt der i Virkeligheden er at sige om Kjøbenhavns gamle Havn. Det har ikke skortet Havnevæsnet paa kraftigt Initiativ og et paa flere Punkter stort anlagt Fremsyn, om hvilket mangt og meget bærer Vidne. Her skal saaledes atter mindes om Skabelsen af den rummelige og beskyttede Yderhavn, Broernes Ombygning og Dæmningen i Kallebostrand, som tilsammen betegner saa væsentlige Fremskridt ikke paa et enkelt men paa flere Omraader, der griber ind i hverandre, at deres Betydning maa vurderes endog meget højt.

Betragter vi den gamle Havns Territorium under et, da falder de store Arealer i Sønderhavnen, til Dels indvundne, dels de store Muligheder for Indvinding, som her findes, stærkt i Øjnene, og det er let at indse, hvor stor Betydning Sønderhavnen vilde faa for Kjøbenhavn, saafremt der fandtes et dybt og bekvemt Sejløb Syd fra, men da dette nu en Gang ikke findes, er det nødvendigt at fordybe sig i Betragtninger herover.

Til Gengæld er der andre Forhold i Havnen, som maaske burde tages alvorligt under Overvejelse.

Der er saaledes som alt nævnt Uddybningen af Refshaleflakket, der vistnok burde foretages. Ligeledes burde den Del af Yderhavnen, der ligger Øst for 26 Fods Løbet, uddybes til 24 Fod overalt, saa der blev ordentlig Svajeplass for større Skibe.

Hvad Bomløbet angaar, da vilde det vistnok være heldigt, om det Stykke Bro, der rager frem fra Orlogsværftet, blev fjernet; det har dog kun underordnet Betydning for Færdslen fra Holmen og slet ingen gavnlig Betydning for Havnen. Marineministeriet siges ganske vist for Tiden ikke at ville opgive sin Ret til at lukke Løbet ved Bombroen, men selv om Spørgsmaalet saaledes ikke kan løses rationelt lige i Øjeblikket, saa er der dog derfor ingen Anledning til at lade det ligge urørt.

Som før nævnt er der af Ministeriet for offentlige Arbejder i forrige Rigsdagssamling fremsat Lovforslag i Landstinget om Adgang for Kjøbenhavns Havnevæsen til Ekspropriation af Bolværker og Pladser ved samme i Havnen. Det er indlysende, at det Virvar af »Private«, »Kommunale«, »Toldvæsens« og »Havnevæsens« Bolværker og Kajer, der, som det af det foregaaende vil fremgaa, findes, er i højeste Grad uheldigt og hæmmende for Havnens Udvikling og Modernisering, og for flere Strækningers Vedkommende burde Ekspropriation sikkert ske snarest muligt, f. Eks. paa Toldboden, saavidt det da er muligt at finde en for samtlige Interesser betryggende Form for en saa radikal Foranstaltning.

Baneforbindelsen Nord fra slutter som berørt ved Grænsen mellem »Larsens Plads« og »Korntørringen«, medens der i Virkeligheden er Plads nok til Sporlægningen indtil Sydenden af Pladsen udfor »Korntørringen«. Syd fra ender Havnebanen ved Nyhavns Kanal, og der mangler saaledes kun Strækningen herfra gennem Kvæsthusgade til »Korntørringen«, en Strækning paa kun c. 1,000 Fod, i, at Ringbanen vilde være komplet. De Vanskeligheder, som frembyder sig, for at dette Værk kan fuldbyrdes, er nu saa store, at de næppe kan overvindes, men man kan ikke undlade at undres over, at det blev tilladt »Beckett & Meyer« at bygge det Pakhus, der opførtes saa sent som i 1893, helt ud til Bolværket. I Stedet for at tillade Opførelsen havde det sikkert været ulige bedre, om Havnevæsnet den Gang havde købt Pladsen; hvor ganske anderledes vilde Forholdene ikke have set ud ved Kvæsthusbroen, om dette var sket. Det faar dog være en Trøst, at den ny Boulevardbanes Gennemførelse vil bøde en Del paa, hvad

der tidligere er forbrudt med Hensyn til Baneforbindelsen.

En følelig Mangel ved Havnen er det, at der hidtil ikke har eksisteret nogen Lægter- og Pram Havn. Naar man lægger Mærke til, i hvor stort et Antal disse nødvendige Fartøjer nu findes, og hvorledes de jages fra et Sled til et andet, da Havnevæsnet faktisk ikke har kunnet anvise dem nogen blivende Liggeplads, maa det vistnok være berettiget at hævde, at Tidspunktet er inde for at faa en saadan Havn. Den lille 14 Fod dybe Nordre Red Havn vilde sikkert egne sig hertil, naar den indlemmedes i Frihavns Territoriet.

Efter hvad der nu meddeles os fra kompetent Side, vil en saadan Lægter- og Pramhavn blive indrettet ved Christiansholm, hvorved Savnet for en Del vil blive afhjulpet. Det maa imidlertid ingenlunde overses, at det af Hensyn til Toldopsynet først og fremmest er en Lægterhavn inden for Frihavnsterritoriet, der er paa krævet, og om end den nævnte Foranstaltning fra Havnevæsnets Side i høj Grad maa paaskønnes, saa bør det dog fra Skibsfartens Side vedblivende hævdes, at Spørgsmaalet ikke endnu kan anses for at have fundet en tilfredsstillende Løsning.

Endelig kan man ved en Vandring langs Havnen ikke undlade at bemærke, hvor nært totalt blottet Kjøbenhavns Havn i Grunden er for mekaniske Lossemidler, som dog er et saare nødvendigt Led for enhver moderne Havn.

Naar undtages Elevatorerne paa »Larsens Plads« og ved »De danske Dampmøller«, samt de omtalte Kullosningsapparater og enkelte faste Kraner, findes absolut intet.

Paa Toldboden burde for længe siden været opstillet elektriske Kraner. Det er paa Tide at komme bort fra den gamle sendræglige Arbejdsmetode dér; den er maaske god nok for Modtagerne, men ingenlunde for Rederne.

Paa »Larsens Plads« er altfor ringe Plads for Stykgodstrafiken, som Forholdene nu er, men her er Betingelser for gode Forandringer. Fra Indkørslen og Syd paa kunde alle de upraktiske Bølgeblikskure passende snart vige for et Komplex i Lighed med det ny Skur i Frihavnen. Trafiken vilde herved blive reguleret, og megen Plads indvindes; selvfølgelig burde der anbringes elektriske Kraner langs Kajerne.

Fra kompetent Side har vi ofte hørt udtale, at det vilde være praktisk, om Kvæsthusbroen blev helt overbygget med et Bølgebliktag, og denne Anskuelse er vistnok rigtig. Saadanne Tage findes i stor Udstrækning langs Kajerne i mange store Havnestæder og beskærmer Godset meget; til Gengæld betales der i saa Tilfælde for Heulæggelse af Godset, medens der paa Kvæsthusbroen intet betales.

Selvfølgelig vil en saadan Overbygning være en kostbar Foranstaltning, men paa den anden Side vil der herigennem kunne opnaas saa betydelige Fordele, at det forekommer os, at Tanken nok kunde være en grundig Overvejelse værd.

»Kjøbenhavns Havn« har et efterfølgelsesværdigt Eksempel i »Frihavnen«, thi selv om her har været Børnesygdomme, og meget kunde være bedre, saa maa man dog indrømme, at Frihavnen stadig søger at følge med Tiden og indfører de mest moderne Lossemidler og Forbedringer. Den distancerer herigennem den gamle Havn mere og mere, men dette burde ikke være Tilfældet. Af Havnevæsnets Statistik for 1908, som nu er udkommet, og som i stor Udstrækning er

anvendt til vor Beskrivelse af Havnen, fremgaar det, at Trafikken fra 1898—1908 er omtrent fordoblet for Frihavns Vedkommende*), medens den gamle Havn har staaet i Stampe, saa der synes unægtelig at være god Grund for denne til at følge med paa alle Omraader. Forøvrigt faar man gennem denne udmærkede Statistik paalidelige Oplysninger om alt indenfor Havns Grænse. Dette omhyggeligt udarbejdede Værk burde sikkert være meget mere udbredt, end Tilfældet er; der findes saare mange Ting, som har direkte Interesse for Skibsførerne, og saa har det den Fordel at være »up to date«, hvilket man desværre ikke ganske kan sige om Kortet over »Kjøbenhavns Havn og Red« fra »Det kgl. Søkortarkiv«, som vi har liggende for os. Paa dette Kort, der for vort Eksemplars Vedkommende er stemplet 13de August 1908, findes hverken den store, ny Flydedok ved Burmeister & Wains Værft eller Uddybningerne ind til samme, antydede, ejheller de nuværende Dybder mellem Kvæsthusbroen og Kornørringsmagasinet. Endelig er Sønderhavnen med Vestre Gasværkshavn overhovedet ikke medtaget indenfor Kortets Rammer, uagtet denne Del dog maa siges at udgøre et ikke uvæsentligt Led af Kjøbenhavns Havn. I Havnevæsnets Statistik findes ganske vist til Gengæld indheftet et udmærket klart og nøjagtigt Kort over hele Kjøbenhavns Havn, men da dette i Følge Sagens Natur tjener særlige Formaal og af nærliggende Grunde er mindre let tilgængeligt for Offentligheden, turde det paa det nærværende Tidspunkt ingenlunde være uberettiget overfor »Det kgl. Søkort-Arkiv« at fremsætte Kravet om et virkelig fuldstændigt og tidssvarende Søkort over »Kjøbenhavns Havn og Red«.

Søkort Nr. 203 „Kjøbenhavns Red og Havn“.

Vi har ment at burde forelægge for Det kgl. Søkort-Arkiv Manuskriptet til den i ovenstaaende Artikel-Serie »Kjøbenhavns Havn« indeholdte Kritik af Arkivets Kort Nr. 203, i hvilken Anledning Arkivet har meddelt følgende Oplysninger:

»Kortet er fremstillet i Fotolitografi, hvorfor uvæsentlige Rettelser ikke kan foretages. Det er udført paa saa stor en Sten, som det var muligt at faa, og man har ikke villet formindske Maalestocken ved at medtage Gasværkshavnen.

Alle Detailler, der vedrører Navigeringen, er rettet med Pen til den Dato, da Kortet er udgaaet fra Arkivet. De Detailler, som ikke er rettet, vedrører ikke Anvendelsen af Kortet som Søkort og vil ikke savnes ved Navigeringen. Ønsker man at vide Besked om saadanne Detailler, kan man finde dem i »Havne-Lodsen«; desuden findes de i det kobberstukne Kort Nr. 126, »Kjøbenhavn med Løbene dertil« (ogsaa Gasværkshavnen).

Et nyt Søkort over Red og Havn, der stikkes i Kobber, er under Arbejde, men kan ikke udgives, førend

*) Til Sammenligning skal her anføres nedenstaaende Oversigt over den indgaaede Trafik i Aarene 1898 og 1907:

	1898	1907
	Tons (Netto Reg.)	Tons (Netto Reg.)
Til Frihavnen	650,556	1252,056
Til Frihavnen (Dampfærge fra Malmø)	435,306	994,859
Til den gamle Havn	2,814,204	2,720,097

Havnevæsnet er færdig med en ny Opmaaling af Havnen. Dette Kort vil strække sig til Syd for Gasværkshavnen.

Idet vi bringer Det kgl. Søkort-Arkiv vor Tak for disse Oplysninger, af hvilke først og fremmest den, at et nyt kobberstukket Kort over Red og Havn er under Arbejde, forekommer os at have almen Interesse, skal vi til Sagen selv knytte et Par Bemærkninger.

I Betragtning af Kortets Titel »Kjøbenhavns Red og Havn« maa det vedblivende forekomme os at være en ret væsentlig Fejl, at Kort Nr. 203 ikke omfatter Sønderhavnen med Vestre Gasværkshavn. Det maa ganske vist indrømmes, at Fejlen maaske snarere maa søges i Titlen end i selve Kortet, men vi ser ikke, at dette i nogen Maade formindsker Uoverensstemmelsen.

Heller ikke i Spørgsmaalet om Rettelserne i Kortet — eller maaske snarere Manglen paa Rettelser — ser vi os i Stand til ubetinget at dele Søkort-Arkivets Opfattelse. Dels forekommer det os nemlig, at f. Eks. Dybdeforholdene ind til den ny Flydedok eller mellem Kvæsthusbroen og Kornørringsmagasinet ingenlunde kan siges ikke at berøre Navigeringen, og dels ligger det ret nær at antage, at Kort Nr. 203 i langt højere Grad burde finde Anvendelse som et Slags Orienteringskort over de kjøbenhavnske Havneforhold end som egentligt Søkort. Men netop herigennem faar de af os paapegede Fejl en væsentlig større Betydning, end man maaske ellers vilde have tillagt dem, og selv om Kortets Fremstillingsmaade maa siges at have lagt betydelige Hindringer i Vejen for en rationel Gennemførelse af Rettelser, saa ser vi dog ikke rettere, end at saadanne dog kunde have været foretaget, f. Eks. ved korrigerende Bemærkninger i Randen af Kortet, hvad der vilde have forøget dettes Værdi en Del.

Endelig synes det os ikke at være helt tilstrækkeligt, at fornødne Detail-Oplysninger kan faas andetsteds, thi naar der foreligger et Special Kort i stor Maalestock over »Kjøbenhavns Red og Havn«, saa maa man dog vistnok ogsaa være berettiget til at gaa ud fra, for det første, at Detail-Oplysninger er at finde netop i et saadant Kort, og *last not least* at de givne Detail-Oplysninger er korrekte.

Red.

Kjøbenhavn, d. 20. November 1908.

Det tidligere her i Bladet omtalte store ny Bygningskompleks; Skur II—III i Frihavnen, blev for nogen Tid siden officielt afgivet til Brug i Overværelse af forskellige af Ministrene og flere interesserede Honoratiorens; men paa Grund af den slække Periode for Trafikken i Sommer, har Skur II—III endnu ikke været benyttet.

I Forgaars er det imidlertid taget i Brug, idet D. F. D. S.'s Damper »Texas«, som d. 18. ds. ankom med fuld Ladning fra Baltimore og Filadelfia, lagde til her og skal losse hele Stykgods-ladningen paa dette Sted. Det maa nu haabes, at den indgaaende Godsmængde stadig vil forøges, saa at de gamle Træskur IV og V, som ligger længere ude paa Østkajen, ad Aare maa blive erstattet af Pakhuse i Lighed med Skur II og III.

Udenrigsministeriet meddeler:

Konsulatet i Göteborg henleder Opmærksomheden paa, at i Følge Kundgørelse fra Havnekaptajnen i nævnte By bør Fartøjer, som passerer Bohusbanens Svingbro, saavel opad som nedad Gøtaelven, benytte de ordinære Sejløb paa begge Sider af »dragvågen« (Trækbrosen). Ved Gennemsejlingen skal »dragvågen« holdes paa Bagbords-Siden.

Fra Charlestown skriver en Skibsfører til os d. 14. November.

Jeg ankom til Brest d. 23. Oktober med Ordre til at losse i Marinehavnen ved en nærmere betegnet Kaj. Efter at være klar paa Karantænestationen blev jeg af en dansktalende Skibshandler ledsaget til en Mægler, idet han, paa mit Spørgsmaal om Mæglerforholdene, svarede, at der var ingen Konkurrence imellem disse.

Først d. 26. Kl. 11 var Papirer og alt i Orden, saa jeg kunde gaa ind i Marinehavnen til Lossepladsen, der var yderst vanskelig, og hvor der maatte hales til og fra Kajen med hvert Højvande.

Udgift til Lods og Damper herind og ud igen beløb sig til c. 130 Frcs. Endvidere tog Mægleren særskilt Betaling for Klarering i Marinehavnen, saa de samlede Udgifter her blev lidt over 1 Frc. pr. Reg.-Ton foruden to Dages Tab i Losselid. Da Mæglerne her tager $\frac{1}{2}$ Frc. pr. Lasteton i Klarering, blev dette en dyr Klarering. Før Afsejlingen talte jeg med den danske Konsul om disse Sager. Han svarede, at der ofte før var klaget til ham, og bad mig gøre mine Landsmænd bekendt med disse Forhold. Endvidere ytrede han, at han til enhver Tid straks vilde telegrafere Svar til Redere eller Skibsførere, som henvendte sig til ham før Afslutning af Fragt til Brest, særlig til Marinehavnen, og give alle Oplysninger om Udgifterne. Konsulen har opholdt sig i Danmark og taler godt dansk.

Til Slutning vil jeg anbefale Skibsførere, som kommer til Brest, at betænke sig lidt, før de antager Mægler; helst burde de henvende sig til Konsulatet først efter deres Breve.

H. K. Hansen,
Fører af »Capella«, Svendborg.

Gjedserruten. Tegningerne til den paatænkte Bro mellem Masnedø og Orehoved er nu omtrent færdige og vil, efter hvad »Danneb.« meddeler, i næste Uge blive tilstillet Trafikministeriet. Broen, der efter de nu foreliggende Planer vil blive $\frac{1}{2}$ Mil lang, skal koste 7—8 Millioner Kroner, og dens Bygning menes at ville tage c. 3 Aar.

Fragtmarkedet.

Det er stadig ikke nogen opmuntrende Skildring, vi er i Stand til at give af Fragtmarkedet, som i alle Retninger slæber sig tungt af Sted, og det undrer os blot, at Rederne vil vedblive at sejle for de usle Fragter, som kan faas, thi ikke alene er der inlet at tjene, men Raterne giver i de fleste Tilfælde Underskud, og støder der blot en Smule Ophold eller en længere Rejse til end kalkuleret, er Tilsætningen ofte større, end hvad Oplægning vilde have kostet. Nogle enkelte danske Dampere er bleven lagt op i den sidste Tid, men det vil sikkert ikke vare længe, inden Tallet vil blive betydelig forøget, thi i flere Retninger er Fragter ikke til at opdrive for nogen Pris, og desværre bliver Forholdene næppe bedre for det første. Nu da der ikke er flere Fragter at faa fra Nordbotten og St. Petersborg, Kronstadt etc., søger en Del Dampere andet Steds hen, men gennemgaaende vil disse vistnok friste en ret kummerlig Tilværelse, saa længe Raterne vedbliver at holde sig paa det nuværende Lavmaal. I Østersøen er Forholdene saa usle, som omtrent tænkes kan, idet der saa at sige ikke findes en eneste Fragt, som ikke vil give Under-

skud, og at tænke paa Ballast Kulsejlads er udelukket, thi for Baade over 1,500 Tons er der næsten ingen Kulfragter at faa.

Østen har yderst lidt at byde paa, selv til de tarvligste Rater, Kalkutta har sidst betalt 15/ til to udsøgte Havne, 3,75 Dollars U. S. Fra Bombay og Kurrachee er der ingen Brug for Dampere, Rangoon har taget et Par enkelte Baade pr. Januar for Ris til 18/ O. C.

Sortehavet etc. ligger vedvarende meget mat, hvilket bedst illustreres af Befragtninger som 5/10 $\frac{1}{2}$ fra Nikolajeff eller Odessa til Hamburg (3 d. mindre for Byg) 5/9 pr. Ton Dødvægt til London (Kornlast). Azoff har taget nogle faa Baade, men til Trods for det kolde Vejr betalles der kun 7/ »any«. For Erts fra Poti betalles 7/ til Rotterdam.

Middelhavet noterer en Del Laster, men da Tonnage alligevel overstiger Begæret betydeligt, er Raterne miserable. For Bomuldsfrø fra Aleksandria betalles kun 5/6 til London eller Hull, og for Esparto noteres 10/6 à 11/ fra 2/3 Pladser Tunis Kysten til Englands Østkyst. Ertsfragterne er paa Basis af 4/3 Almeria/Middlesbro, »fri Despatch«, 6/4 $\frac{1}{2}$ Karthagena/West Hartlepool, 6/ Benisaf/Tyne, »full terms«. Fra Bilbao er Fragterne lavere, og der betalles nu kun 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Rotterdam eller Middlesbro, 3/6 Newport, 3/1 $\frac{1}{2}$ à 3/3 Cardiff.

Nordamerika har fragtet ret livligt, men medens Golfen har været trykket af Tonnage, som sendes op fra La Plata, har de nordligere Havne bevaret nogenlunde Fasthed og delvis betalt lidt højere Rater end sidst, dog indskrænkede Begæret sig alle Vegne til denne og næste Maanedes Lastning. Paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kontinentet betalles 8/9 à 9/. For Trælast betalles bl. a. 72/6 én, 73/9 to Havne Kontinentet og/eller U. K. 75/ London, 105/ Rio Janeiro. Korn fra »Northern Range« har gentaget 1/6 til udsøgt Havn, 2/3 Middelhavet, Basis én Lossehavn, 2/4 $\frac{1}{2}$ to, 2/6 tre Lossehavne. For Bomuld fra Wilmington betalles 20/ Liverpool eller Bremen.

La Plata Markedet er næsten ganske uden Efter-spørgsel for prompt Tonnage, og Raten fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er efterhaanden faldet til 7/9 O. C. (minus 6 d. direkte Havn) pr. Novbr. For c. 4,000 Tons Baade pr. December er der inlet Begær, men derimod lidt pr. Januar/Februar, og Raten pr. denne Position er 14/, medens der fra Bahia Blanca sluttedes til 13/6 (minus 6 d. direkte Havn).

Østersøen har næsten inlet at byde paa, og for de faa Laster, som findes, er Raterne ganske miserable. St. Petersborgs pludselige og ret tidlige Lukning kom bag paa en Del Dampere, som saa sig nødsaget til at søge Last (enten helt eller delvis) fra de sydligere Havne, og dette havde en Nedslagning af de i Forvejen usle Fragter til Følge. Fra Riga akcepteredes saaledes 17/ à 18/ D/B. til Englands Østkyst (lille Dækslast), Frcs. 25 Rouen, fra Libau 19/ D/B. til Grimsby, 8 $\frac{1}{4}$ d. Havrebasis London eller Rotterdam, og fra Windau 35/ pr. Favne 7 × 7 × 7 Kortprops til Boness. Endnu er Raterne omkring samme Niveau. Fra Memel eller Danzig noteres 5/6 à 5/9 for firkantede Sveller til Kulhavn paa Englands Østkyst, Korn fra Königsberg er kun fremme i meget limiterede Parlier, og Raten er 1/ Hvdebasis London eller Rotterdam. For Sukker fra Danzig er der sluttet til 4/6 à 4/9 London.

Kulfragterne har for Middelhavets Vedkommende svinget lidt frem og tilbage, men er paa det nærmeste uforandret fra forrige Uge. Cardiff/Port Said var oppe paa 6/9, men gik efter et Par Dages Forløb alter tilbage til 6/3. Til Østersøen er Laster meget knappe for Baade over 1,500 Tons, og Raterne for saadanne nærmest svagere. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 3/9 à 4/3 Tyne/Stockholm (resp. 2,600 og 1,400 Tons), 3/9 Libau (2,800), 4/3 Königsberg (1,650), 3/10 $\frac{1}{2}$ Stettin (2,100), 3/9 Forth/Helsingborg (2,000), 4/6 Wismar (1,500), 4/1 $\frac{1}{2}$ Kiel (1,650), 4/ Nykjø-

bing F. (1,350), 2/9 Dunston/Hamburg (3,500), 3/4¹/₂ Tyne/St Nazaire (4,000), 6/6 Barcelona (1,700), 6/ Dunston/Savona (4,600), 6/3 Tyne/Port Said (4,500), 11/9 Santos (4,300). Fra Cardiff blev der sluttet til 4/6 Kjøbenhavn (1,700), Frcs. 4,37¹/₂ St. Nazaire, 4,75 Bordeaux, 5/6 Gibraltar (1,100), 6/ à 6/3 Genua, Savona eller Livorno, 6/6 Aleksandria, 6/3 à 6/9 Port Said, 9/3 Colombo, 8/3 à 8/6 La Plata.

Havarier og Forlis.

Elleu, Skonnert af Æroskjøbing, har været i Kollision ved Vestmanøerne med Dampskibet »Columbus« af Bergen. Skonnerten blev saa stærkt beskadiget, at den mulig bliver kondemneret; Damperen, der fik en stor Lækage, maatte sættes paa Land. Svitizers »Svava« assisterer.

Hausigne, Fiskermotorbaad af Rudkjøbing, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Sverige til Rostock med levende Aal, kommet paa Grund paa Bötö; den staar temmelig højt paa Land og maa afvente Højvande.

Oakland, Galease af Halmstad, har d. 16. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Kristiania med en Ladning Byg, været paa Grund paa Læsø. Svitizers, der har assisteret Skibet flot, har indbugseret det til Frederikshavn. Skibet ubeskadiget.

Amarant, Brig af Ronne, er d. 17. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Hjemstedet med en Ladning Kul, strandet ved Kandestederne. Mandskabet, der tilbragte en frygtelig Nat om Bord i det strandede Skib, forlod næste Morgen Skibet i en af Baudene, og blev senere ontaget af en Fiskerbaad og landsat i Skagen.

Skibet, der sandsynligvis bliver Vrag, er bygget af Eg i 1852, ombygget i 1874, og maaler 227 Netto Reg. Tons.

Efter senere Meddelelse er Skibet fuldstændig forsvundet.

Sophie, Brig af Faou, er d. 18. ds. paa Rejsen fra Kanalen til Spanien med Pibeler, indkommet til Falmouth i Læk Tilstand.

Ruth, 3/m. Skonnert af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Marstal d. 8. ds., er nu ved egen Hjælp kommet flot ved Højvande.

Anna, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 15. ds. i Bremen haft Tid om Bord, hvorved Mandskabets Lukaf brændte, samt en Del anden Skade opstod.

Hartvig, Brig af Laurvig, er d. 18. ds. strandet ved Thyboron Kanalen. Mandskabet, med Undtagelse af Kaptajnen, der vilde blive om Bord, er reddet i Land. Skibet bliver sandsynligvis Vrag. Kaptajnen er dog senere reddet i Land i Redningsstolen.

Maria, græsk Damp, har d. 18. ds. paa Rejsen fra Odessa til Petersborg, været paa Grund lidt Syd for Drogden. Skibet kom flot ved egen Hjælp og stod ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Ida, Skonnert af Kalmar, er d. 18. ds. paa Rejse fra Svendborg til Hjemstedet i Ballast, grundstødt i Gronsund. Svitizers assisterer.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigaretter, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19./11.). Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 17./11. til Gefle. — Alexandra, Nielsen, ank. Havre 17./11. — Algarve, Borries, ank. Almeria 18./11. — Anglo Dane, Wienecke, ank. London 15./11. — A. N. Hansen, Pauske, ank. Riga 17./11. — Antwerpen, Madson, afg. herfra 17./11. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 8./11. — Arno, Strubberg, pass. Dartmouth 16./11. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Dunston 18./11. til Genua. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 13./11. — Beira, Lunge, afg. Cetto 18./11. til Tarragona. — C. F. Tietgen, Thom-

sen, afg. Kristianssand 14./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Åbo 18./11. — Christian IX, Holm, ank. Genua 11./11. — Dagmar, Rogvad, afg. Cardiff 14./11. til Alicante. — Douro, Søberg, afg. Riga 18./11. til Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 16./11. til Antwerpen. — Florida, Andersen, ank. Grangemouth 11./11. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 18./11. — Garone, Kromann, afg. Bordeaux 18./11. til La Rochelle. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 12./11. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 10./11. — H. A. Hartmann, Nielsen, ank. hertil 18./11. — Høgest, Munch, afg. Pernau 15./11. hertil — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Licata 11./11. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 11./11. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 17./11. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 18./11. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Reval 18./11. Kursk, Gommesen, ank. Stettin 18./11. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. Hull 15./11. — Loire, Craignou, ank. Reval 14./11. Louise, Kruse, afg. Riga 18./11. til Bordeaux. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 13./11. — L. P. Holmblad, Svaue, afg. Antwerpen 18./11. hertil. — Morsø, Oest-Jacobsen, pass. Brunsbüttel 17./11. for Reval. — Moskø, Jønsen, ank. hertil 18./11. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Limni 15./11. til Konstantinopel. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 19./11. til London. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 14./11. — Omsk, Harder, ank. hertil 18./11. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./11. — Perm, Christensen, ank. London 17./11. — Pregel, Iversen, afg. Havre 18./11. til Dunkerque. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. Riga 19./11. — Saga, Wiberg, ank. Riga 16./11. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 18./11. — Seine, Dumpt, ank. Bordeaux 10./11. — Texas, Lissner, ank. hertil 18./11. — Tiber, Beck, ank. Rotterdam 15./11. — Tyr, Thaning, ank. Windau 19./11. — United States, Egense, afg. New York 12./11. til Kristianssand.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Brügge 18./11. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Grangemouth 17./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Riga 18./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kjøbenhavn 18./11. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Fahrwasser 13./11. — Alfred Hage, Ellekildo, afg. Wiborg 18./11. — Ajax, Brorsen, ank. Middelfart 14./11. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Tyne 16./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Libau 12./11. — Hans Tavsens, Klanborg, afg. Petersborg 10./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 17./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Sharpness 11./11. — Michail Outchoukoff, Harboe, pass. Browhead 17./11. for Bristol. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Glasgow 7./11. til Genua. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Preston Red 14./11. — Helmer March, Thorsøe, afg. Liverpool 17./11. til Cardiff. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 12./11. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 13./11. til Dunkerque. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Cane Tormentine 10./11. til Broadway f. O. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Burntisland 12./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kronstadt 11./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Emden 16./11.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Rotterdam 14./11. — J. N. Madvig, Hahn, ank. Riga 4./11. — Hamlet, Reese, ank. Methil 14./11. — Helge, Olsen, ank. Brake 10./11. — Rolf, Olsen, ank. Dunkerque 15./11. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afg. Brake 16./11.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Cetto 14./11. — Helga, Vauben-Hansen, ank. Sundsvall 15./11. — Martha, Christensen, ank. Skutskar 16./11. — Elma, Rathie, afg. Burntisland 12./11. — Therese, Pedersen, ank. Susa 13./11. — Simone, Møller, afg. Norrköping 18./11. — Joanne, Löffler, afg. Tyne Dock 11./11. — Vera, Riso, afg. South Dock 16./11. — Daisy, Lageson, afg. Gefle 18./11.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Aguilas 14./11. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Karlskrona 16./11. til Oxselöund. — Nautik, N. Nielsen, afg. Frederikshavn 16./11. til Arbroath. — Nordsoen, Gram, afg. Hull 14./11. til Ronne. — Nexos, Basse, afg. Rökkala 14./11. til Pernau. — Gerda, Iversen, ank. Esbjerg 17./11. — Ellen, Hansen, afg. Königsberg 14./11. til Xpöla. — Fylla, Christensen, afg. Gefle 17./11. til Marseille. — Cito, Jensen, ank. Altona 17./11. — Napoli, Brinch, pass. Hirtshals 17./11. til Wiborg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Riga 15./11. — Nerma, Schiff, ank. Kotka 15./11. — Johanne, Mikkelsen, afg. Burryport 14./11. til Hamburg. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Kaiser Wilhelm Kanalen 15./11. for Stettin. — Laura, Pedersen, pass. Quessant 10./11. for Marseille.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rotterdam 14./11. — London, Bou, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 16./11. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 15./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rouen 8./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Newport 7./11. til Sfax. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 13./11. til Ghent.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Kronstadt 16./11. — Karen, Eriksen, afg. Santander 17./11. til Kratzwick.

(Fortsættes Side 635.)

Efterretninger for Søfarende*).

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

*Efterretninger for Søfarende^a 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 fjerde 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.

2689. Forestaaende Forandring af Vandstand-Signalers Betydning. **Thyborøn-Kanal.** Nordsøen. Fra den 1ste Januar 1909 faar Signalerne for Vandstanden i Thyborøn-Kanal følgende Betydning:

Fra den 0-lige Indsejls-Baake ved Thyborøn-Kanal vises Vandstand-Signaler, der gives med sorte, firkanterede og trekantede Plader. Vandstanden paa Havrevlen gives med firkanterede Plader, den midterste Plade betyder 2 m, hver af de andre Plader 0,5 m mere, en Plade højt halvt op betyder 0,5 m mere. Vandstanden i Kanalen og paa Fjordgrunden gives ved trekantede Plader, som hejsses under de firkanterede, saaledes at de trekantede Pladers Antal angiver, hvormange Gange 0,5 m, Vandstanden i Kanalen og paa Fjordgrunden er lavere end paa Havroven. Høje Signalet angiver saaledes den mindste Dybde mellem Søen og Limfjorden. (Danske Lods, Side 89, Fyr-Forl., Side 16 og Nr. 55 a.)

2700. Ledemærke forandret. **Odense-Kanal.** **Odense-Fjord.** **Kattegat.** I Odense-kanal er Baake IX flyttet c. 35 m S. 45° Ø. hen. En Baake X er som Bughøkke i Ledemærket opført c. 140 m S. 85° V. fra Baake IX. Holdt overet leder de mellem Lunby-Middelgrund og Gjersø-Hage.

De to Baaker X og XI ved Gjersø S.-Side er nu henholdsvis Baake XI og XII. (Kort Nr. 215. Sø.-Forl., Side 15). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2441. Kjøbenhavn 1908).

2701. Forestaaende Forandring af Vandstand-Signalers Betydning. **Drøgden-Sundet.** Fra den 1ste Januar 1909 faar Signalerne for Vandstanden i Drøgden, der vises ved Nordre-Rose Fyrtaarn og ved Dragør Lodshus, følgende Betydning: Nordre-Rose Fyrtaarn.

Om Dagen. Signalerne gives med Balloner fra en Mast med Raa. En Ballon paa Toppen betyder daglig Vandstand. Højt under Raen V. for Masten betyder Balloner at Vandstanden er over daglig Vandstand. Højt under Raen Ø. for Masten betyder Balloner, at Vandstanden er under daglig Vandstand. En Ballon tæt ved Masten betyder 0,5 m; en Ballon under Raanokken betyder 0,5 m; 2 Balloner tæt ved Masten betyder 0,5 m; 2 Balloner under Raanokken betyder 0,5 m. Om Natten. Signalerne gives med Lanterner, der vises under Fyret og lyser fra NNW. gennem N. til N. t. Ø. En hvid Lanterne betyder daglig Vandstand eller

*) 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.

2723. Grund rapporteret. **Kentich Knock S. Thomsen.** En 5 m Grund er rapporteret at ligge c. 1 1/4 Sm S. for Kentish Knock Shoal S.-Ende. 51° 35' 48" N. Br. 1° 35' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

2724. Forandring af Fyr. **Vreg. River Tees.** Fra Seventh Buoy paa River Tees Ø.-Side, 2 Kbl ovenfor Redcar Værft, vises nu et rødt, fast Fyr 1,5 m over et hvidt, fast Fyr. 54° 37' N. Br. 1° 9' V. Lgd.

En Lægter er sunket i 6 m Vand, noget N. for Midten af Løbet, tværs ud for Baaken neden for Ninth Buoy Fyr.

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2725. Taagesignaler forandret. **La Roque og La Risle.** **Seine.** **Frankrig.** Paa Taageklokkerne ved La Roque og La Risle slaas nu 22 Slag i hver Minut. 49° 27' 8" N. Br. 0° 25' 15" Ø. Lgd. og 49° 26' 20" N. Br. 0° 22' 15" Ø. Lgd.

2726. Ledefyr. **Inverie Bay.** **Loch Nevis.** **Skotland V.-Kyst.** I Inverie Bay er oprettet to hvide, faste Ledefyr, der holdt overet i N. 80° Ø. leder ind i Loch Nevis. De tændes kun efter Begæring til »The Factor at Knoydart«.

2727. Dybde paa Grund aftaget. **Loch Laxford.** **Skotland V.-Kyst.** Paa Grunden V. for Glasliac Island er fundet 5,5 m Vand, 3 Kbl N. 85° V. fra Glasliac Island Top. 58° 25' N. Br. 5° 7' V. Lgd.

2728. Grunde. **Grutness Voe.** **Mainland.** **Shetlands Øer.** I Indløbet til Grutness Voe ligger en 1,5 m Klippe paa 59° 52' 53" N. Br. 1° 16' 8" V. Lgd., og en anden paa 59° 52' 45" N. Br. 1° 16' 8" V. Lgd. Løbet gaar mellem dem.

2729. Fyr tændt. **Sligo Harbour.** **Irland V.-Kyst.** I og ved Sligo Harbour er følgende Fyr tændt: Paa Lower Rosses Point, 750 m N. 11° V. fra den hvide, trekantede Baake paa Pynten, et Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Lyset er hvidt fra S. 56° V. til S. 60° V., grønt fra S. 60° V. over Drunciff Spit, rødt fra S. 56° V. over Bungan Bank. Flammens Højde: 7,5 m. Hvidt Fyrhus paa Pele.

Paa Bonnore Point, 75 m N. 73° V. fra Bonnore Fort Flagstang, et Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek. Lyset er hvidt fra N. 63° V. til N. 67° V., grønt fra N. 63° V. i Retning af Lower Rosses Point, rødt fra N. 67° V. over Bungan Point. Flammens Højde: 7,5 m. Hvidt Fyrhus.

Paa Coney Island to Ledefyr. Forfyret, 900 m N. 83° V. fra Metalman Baake, or et grønt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 7,5 m. Hvidt Fyrbaake. Bagfyret er et grønt, fast Fyr, 91 m S. 17° V. fra Forfyret. Hvidt Fyrhus.

Paa Metalman Rock, paa NV.-Siden af Metalman Baake, et rødt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 3,5 m.

Oyster Island Fyr er forandret og viser rødt, fast Lys over Søen. Holdt overet med Metalman Fyr leder det i Løbet. 54° 18' N. Br. 8° 34' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1489. Kjøbenhavn 1908).

2730. Vreg. **Carrigavaddra.** **Berehaven.** **Irland V.-Kyst.** En Damper er sunket paa Carrigavaddra (Dog Rocks), 1/2 Kbl N. 79° Ø. fra Slagen paa Carrigavaddra. Man maa ikke gaa Grunden for nær. 51° 38' N. Br. 9° 46' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2731. Baake edelagt. **Le Couronneau.** **Pertuis Breton.** **Ile de Ré.** **Frankrig.** Den sorte Baake paa Le Couronneau er edelagt. En sort Spidstønde med Cylinder er midlertidig udlagt N. for Grunden. 46° 12' 56" N. Br. 1° 20' 35" V. Lgd.

2732. Fyr tændt. **Lobito Bay.** **Benguela.** **Afrika V.-Kyst.** Et hvidt Blinkfyr, der hver 18 Sek. viser Et-Blink, er tændt 170 m SV. for Lobito Point Yderende. Flammens Højde: 19,5 m. Hvidt Faarn. Det hvide, faste Fyr paa Pynten antages slukket. 12° 18' S. Br. 13° 36' Ø. Lgd.

deover. Een rød Lanterne betyder mindre end 0,2 m under daglig Vandstand. Een grøn Lanterne betyder mellem 0,2 m og 0,4 m under daglig Vandstand. To grønne Lanterne lodret for hinanden betyder mellem 0,4 m og 0,6 m under daglig Vandstand. En grøn over en rød Lanterne betyder mellem 0,6 m og 0,8 m under daglig Vandstand. En grøn over en hvid Lanterne betyder mere end 0,8 m under daglig Vandstand. Højden over Vandet er, naar een Lanterne vises, 6 m, naar to Lanterner vises, 10 m og 6 m.

Dræger Lødslys.

Om Natten. Signalerne gives med Lanterner, der lyser i Retning af Fyrskibet »Hjædede«. En rød over en hvid Lanterne betyder daglig Vandstand eller deover. To røde Lanterner lodret for hinanden betyder mindre end 0,2 m under daglig Vandstand. En rød over en grøn Lanterne betyder mellem 0,2 og 0,4 m under daglig Vandstand. To grønne Lanterner lodret for hinanden betyder mellem 0,4 og 0,6 m under daglig Vandstand. En grøn over en rød Lanterne betyder mellem 0,6 og 0,8 m under daglig Vandstand. En grøn over en hvid Lanterne betyder mere end 0,8 m under daglig Vandstand. Høden over Vandet er, naar een Lanterne vises, 6 m, naar to Lanterner vises, 10 m og 6 m.

Signalerne er særlig til Vejledning for Lødsener, de reguleres hver Time. (Danske Løds, Side 281. Fyr-Port, Side 16 og Nr. 217).

2702. Oplysning om Sten. Løbet til Krik. Limfjorden. Stenen med 1,2 m Vand, der ligger i Løbet til Krik ud for Kjergerund, vil foreløbig ikke blive bortspregt, men vedbliver at være almærket med en grøn, stump Vager med grønt Flag. (Kort Nr. 158. Danske Løds, Side 447. Søen-Port, Side 25). (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 839. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2703. Grund fundet. Ronneby. Sverrig. En 4, m Grund er fundet i Farvandet fra Søen forbi Gøkalv til Ronneby, noget Ø. for Linien mellem Elebøddan Vager og Kammarviksønden Stage, 56° 8' 3" N. Br. 15° 16' 57" Ø. Lgd. Stagen er derfor flyttet til 56° 8' 12" N. Br. 15° 17' 0" Lgd.

2704. Grund fundet. Singø Sund. Øregrund Skærgaard. En 2,7 m Grund er fundet i Singø Sund, paa 60° 9' 2" N. Br. 18° 46' 50" Ø. Lgd.

2705. Fyrskibet »Nørstrømsgrund« indtaget. Bottniske Bugt. Iolge Telegrum fra Løds-kaptajnen i Løbet af Fyrskibet »Nørstrømsgrund« indtaget.

2706. Fyrskibe indtaget. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibene »Plevna«, »Nankhinnu« og »Helsingkallan« er indtaget.

2707. Fyr forandret. Bogskeir. Alands Distrikt. Bogskeir Fyr i Skiftet er forstærket, og det hvide og røde vekslende Lys er forandret til hvidt El-Blink hver 5 Sek., Blink 0 Sek. Mørke 4 Sek. Lysvinklerne er ulorandret.

2708. Fyr ødelagt. Gisslan. Alands Distrikt. Gisslan Fyr er nedbrændt. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

2709. Farvand afmærket. Alands Distrikt. Et Farvand for Skibe med 3,2 m Dybgaende er afmærket fra Hovedfarvandet til Søtlunge Kirkeby. 60° 6' N. Br. 20° 41' Ø. Lgd.

2710. Vrag afmærket. Adler-Grund. Østersøen. Tyskland. Iolge Telegram af 16. Novbr. 1908 fra »Marineamt« i Berlin er der 7/8 Kbl Sø. for Vraget af det paa Adler-Grund sunkne Danmsk Skib »Norden« udlagt en Vraglystønde, der viser Front Lys med To-Formørkelses hver 8 Sek., Lys 3 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lys 1 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek.

2711. Vinterafmærkning. Svimeuhnde—Stettin. Iolge Meddelelse fra det danske Konsulat i Stettin er Vinterafmærkningen mellem Svimeuhnde og Stettin foretaget.

2712. Fortøjninger udlagt. Strander Bucht og Kiøler Haavn. I Strander

Bucht og i Kiøler Haavn er udlagt Fortøjninger, der ligger for to Ankre, hvert afmærket med en rød Boje, saaledes:

I Strander Bucht paa 54° 26' 6" N. Br. 10° 11' 28" Ø. Lgd., 54° 26' 9" N. Br. 10° 11' 38" Ø. Lgd., 54° 26' 20" N. Br. 10° 12' 18" Ø. Lgd., og 54° 26' 33" N. Br. 10° 13' 10" Ø. Lgd.

I Kiøler Haavn paa 54° 22' 55" N. Br. 10° 10' 30" Ø. Lgd., 54° 23' 13" N. Br. 10° 10' 53" Ø. Lgd., 54° 23' 13" N. Br. 10° 10' 53" Ø. Lgd., 54° 23' 13" N. Br. 10° 10' 45" Ø. Lgd., 54° 22' 57" N. Br. 10° 10' 40" Ø. Lgd., og 54° 22' 51" N. Br. 10° 10' 35" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2713. Skydeveiser. Cuxhaven. Elben. Tyskland. Fra 30te November—15de December 1908 afholdes Skydeveiser ved Cuxhaven, Pladsen begrænses mod N. af Linien Tønde J.—Fyrskibet »Elbe IV«—Tønde 7, og mod S. af Linien Altembruch Kirke—Tønde 17. Naar der skydes, ligger Damperne med Hamburgs Flag og rødt Flag paa Toppen mellem Tønde M og 7 samt ved Tønde 17, og Skydepladsen er da spærret for al Sejlads.

2714. Lys- og Klokketønde flyttet. Weser. I Weser Munding er Lys- og Klokketønde E flyttet e. 320 m ØSØ. hen i 11 m Vand, e. 100 m Ø. for Ø. Grensen af Køer Sand hvide, faste Lysvinkel, i Vinklen med To-Blink, 53° 50' 20" N. Br. 8° 6' 33" Ø. Lgd.

2715. Skydeveiser. Weser. Fra 1ste—15de December 1908 afholdes Skydeveiser i Weser fra Kl. 9 Fm. til Aften og desuden et Par Nætter. Pladsen begrænses af Linierne Tønde 16—Fødervarian 3 og det tidligere Fort Brinkmann-hol I.—Ført Langtulfjen I. Naar der skydes, er Flag B hejst paa Holleweg og Meyerledige Fyrtaarne og paa Damperne, som ligger ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Anvisninger og Signaler skal ubetinget følges.

2716. Skydeveiser. Jade. Fra 1ste—28de December 1908 afholdes fra Kl. 10 Fm. til Kl. 6 1/2 Em. Skydeveiser i Jade. Pladsen begrænses mod N. af Bredeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Linien Tønde 24—Skorstønnen, paa den gamle Pumpestation. Naar der skydes, er et rødt Flag hejst paa Fortet, hvorfra der skydes, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Anvisninger fra Damperne, der ligger ude, skal ubetinget følges.

2717. Forandring i Afmærkning. Stortemelk og Viestrom. Zeegat van Terschelling. Holland. I Stortemelk er den røde Lysstønde Nr. 7 flyttet til 53° 18' 50" N. Br. 5° 8' 14" Ø. Lgd. Paa Inderhæren i Stortemelk er Dykten 5, m. I Viestrom har Spritsstønde Nr. 1 om Vinteren to Balloner. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2551. Kjøbenhavn 1908).

2718. Skiver indtaget. Griendenwaard. Zeegat van Terschelling. De to Skiver paa V.-ant af Griendenwaard er indtaget, 53° 15' 6" N. Br. 5° 10' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1209. Kjøbenhavn 1908).

2719. Skive indtaget. Waardgronden. Zandzee. Skiven paa Waardgronden er indtaget, 53° 5' 42" N. Br. 5° 10' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1295. Kjøbenhavn 1908).

2720. Vrag uskadeliggjort. Afmærkning indtaget. Nieuwe Rotterdamse Waterweg NY. Vraget, der ligger 3 1/2 Sm NY t. V. for Inløbet til Nieuwe Rotterdamse Waterweg, er uskadeliggjort. Der er 11,2 m Vand over Vraget. Afmærkningen er indtaget, 52° 0' 44" N. Br. 4° 0' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2215. Kjøbenhavn 1908).

2721. Midlertidig Afmærkning indtaget. Westgat og Geul. Zeegat van Zierikzee. I Westgat og Geul er den midlertidige Afmærkning indtaget. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1348. Kjøbenhavn 1908).

2722. Fortøjninger forandret. Sheerness Harbour. England. I Sheerness Harbour er Fortøjning Nr. 1, som har 3 1/2 Kbl S. 57° V. fra Garrison Point Fyr, indtaget. Fortøjning Nr. 21 har nu Nr. 1 og ligger 2 1/2 Kbl S. 60° V. fra Garrison Point Fyr, der ligger paa 51° 26' N. Br. 0° 14' Ø. Lgd.

219

2733. Tænde inddraget. West Bank Fyr V. New York Lower Bay. For-
ønde Stater i Nord-Amerika. Tønden ved SV-Enden af West Bank er inddraget.
(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2007, Kjøbenhavn 1908).

2734. Fyr forstærket. Christiana South Jetty. Delaware River. Chri-
stiana South Jetty Fyr er forstærket og vises nu fra en hvid, pyramideformet
Baake. 39° 43' 4" N. Br. 75° 30' 56" V. Lgd.

2735. Vrag. Fyrskibet »Winter Quarter Shoal« N. Virginia. Vraget af
Lægtøren »Dessouire« ligger sukket 17 Sm N. 11° Ø. fra Fyrskibet »Winter Quarter
Shoal«. To Master er over Vandet.

2736. Fyrskib udlægges. Middle Ground. Chesapeake Bay. Omløst den
24de November 1908 udlægges i 14 m Vand et Fyrskib Nr. 45 ved N-Enden af
Middle Ground, 38 1/2° S. S. 5 1/2° V. for S-Enden af 10, m Rendens over Grün-
dene Ø. for York Spit, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 22 1/2° V. og fra York
Spit Fyr i S. 41° Ø. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Fokkemasten og et rødt, fast
Fyr fra Stormasten. Flammens Højde: 13, m. Synsviddelen: 12 Sm. Taagsignal
gives med en 8 Tomme Fløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 Sek. Varig-
hed. Undervands Signal gives saaledes: 4 Slag, Pause, 5 Slag, Pause. Naar Fløj-
ten er i Uorden, kimes paa Klokke i 5 Sek. mindst hver 1 Minut. Skroget er rødt,
mærket »35-Foot Channel« og Nr. 45, det har to Master med rødt Ballon paa
Stortoppen. 37° 57' 10" N. Br. 76° 7' 15" V. Lgd.

2737. Lystander udlægges. Thirty-five Foot Channel. Chesapeake Bay. Om-
løst den 24de November 1908 udlægges en rød Lystønde Thirty-five Foot Chan-
nel Lower End Nr. 2, der viser hvidt Lys ved Formørkelser hver 6 Sek. Lys 2
Sek., Mørke 4 Sek., i 10, m Vand ved Ø-Siden af Rendens nedre Ende, fra Old
Plantation Flats Fyr i S. 32 1/2° V. og fra York Spit Fyr i S. 60 1/2° Ø. Samme Dag
udlægges en rød Lystønde Thirty-five Foot Channel Upper End Nr. 16, der viser
hvidt Lys ved Formørkelser hver 12 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 8 Sek., ved Ø-Siden
af Rendens øvre Ende, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 69° V. og fra Cape Char-
les Fyr i N. 61° V.

2738. Midlertidig Ombytning af Fyrskibet »Brunswick«. Georgia. Omløst
den 1ste December 1908 ombyttes Fyrskibet »Brunswick« Nr. 84 midlertidig med
Reservofyrskib Nr. 53. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Top. En Damp-
fløjte giver Taagsignal med Et-Stød af 5 Sek. Varighed hver 30 Sek., og Under-
vands Signal gives med »84«, saaledes: 8 Slag, Pause 4 Sek., 4 Slag, Pause 8
Sek., ligesom Fyrskib Nr. 84. Naar Dampfløjten er i Uorden, gives Taagsignal
med Klokke saaledes: 8 Slag, Pause 3 Sek., 4 Slag, Pause 40 Sek. Skroget er rødt
for og aftet, hvidt midtskibs, mærket »Relief« og Nr. »53«, det har to Master
med hvid Ballon paa hver Top og en rød og hvid stribet Ballon paa et Stæg mel-
lem Masterne.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2739. Midlertidig Baake. Sand Cay. Turks Islands. Bahama Islands. En
10 m høj Mast med sort Ballon er midlertidig rejst paa den N-lige Top af Sand
Cay. 21° 12' N. Br. 71° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr.
2478, Kjøbenhavn 1908).

VII. Sydamerikas Ø. og V.Kyst.

2740. Tønde udlagt. Sandy Point Red. Magellan Stræde. En Tønde er i
13 m Vand udlagt ved Kanten af Grunden, som strækker sig ud fra Indløbet til
Minas River paa Sandy Point Red, 8 1/2 Kbl N. 45° Ø. fra Fyret paa den nye Pier,
og i S. 23° V. fra Tilflugts Baaken. 53° 10' S. Br. 70° 52' V. Lgd.

2741. Tøndes Plads. Elena Rock. Port Simpson. English Narrows. Chili.
Den røde Spidsstønde ved Elena Rock ligger tæt S. for Klippen. Man skal holde
Tønden om Styrbord, naar man staar ind i Løbet mellem Tønden og Kysten, der
taget det kun er 1/2 Kbl bredt, er sikkert, hvortil Løbet N. for Tønden er

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Nov. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	88 1/2	88 1/4	88 1/4
Danmark	—	—	—
Norden	74 1/4	74	74 1/2
Kjøbenhavn	39	38 1/2	40
Carl	67	66 1/2	68
Dannebrog	—	65 1/4	68
Skjold	—	44 1/4	50
Urania	16 3/4	17	19
Union	—	39 1/2	41 1/2
Dampsk. af 1896	—	56 1/2	67 1/2
Højmdal	—	83	89
Østasiatisk	121 3/4	121 1/2	121 1/4
Østersøen	—	46	60
Nordøen	—	5	12
Gorm	—	66	71
Torm	—	37	65
Inga	38	37	39
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	60	64
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	38 1/4	38 1/2	40
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	—	94 3/4	96 3/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	84 1/4	84 1/2
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.	—	87	89
4 % — — — 2. Serie	—	92 1/4	93
4 % — — — 1.	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Øststift. Kreditf.	—	87	89
4 % — — —	—	92	92 1/4
3 1/2 % Landkreditk.	—	91 1/2	93 1/2
4 % Øststift. Kreditf.	—	92 1/4	92 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	153	154
Privatbank	—	95 1/2	95 3/4
Landmandsbank	129 3/4	129 3/4	130
Handelsbank	—	132 1/4	132 3/4
Grundejerbank	—	19 1/2	19 3/4
Burm. & Wain	51 1/4	51 1/4	51 3/4
Helsingørs Jærnsk.	—	96 3/4	97 3/4
Sukkerfabr.	229 1/4	229	229 1/2
Bryggeri Aktier	—	151	151 1/2

Vekselkurser d. 17. November 1908.		
	nvista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.18	18.15
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.35	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. November 1908.	
Russiske Noter	214.65
4 % Russiske Consols	83.70
3 1/2 % — Boden Kredit	76.00
5 % Mexikanske 1899	101.60
5 % Rumanske Stats	100.90
4 % — — — 1890	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampsk.“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 20,000, „Urania“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 8,000, „Østasiatisk“ 152,000, „Helsingørsk Dampsk.“ 2,400, „Inga“ 4,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 14./11. — Russia, Poulsen, afg. Riga 14./11. — Carl Hecksher, Starck, ank. Sunderland 14./11. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 12./11. — Normannia, Eriksen, ank. Cardiff 17./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 7./11. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 13./11. — Livouia, Lindberg, afg. Newcastle 13./11.

Østerøen. Cimbrina, Poulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patricia, Nielsen, ank. Newport Mon 17./11. — Gratia, Sorensen, afg. Wiborg 17./11. — Astoria, Neergaard, afg. Marseille 14./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Neufahrwasser 15./11. — Gallia, Nielsen, ank. Memel 7./11. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Riga 7./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. West Hartlepool 16./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Barry 12./11.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Königsberg 13./11. — Granaria, Jorgensen, afg. Filadelfia 6./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Swinemünde 16./11. — Estonia, Winckler, ank. Grangemouth 15./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Malaga 12./11. — Selandia, Troensegaard, afg. Riga 18./11. — Secalia, Jensen, afg. Savona 14./11. — Frumentia, Andersen, afg. Marbella 11./11. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 16./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 7./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Riga 18./11. til Grangemouth. — Brattingsborg, Sueson, afg. Huelva 14./11. til Aalborg. — Flynderborg, Winther, ank. Grimsby 18./11. — Fredensborg, Fischer, ank. Reval 17./11. til Petersborg. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Windau 9./11. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Brest 16./11. — Kronborg, Jensen, ank. Neapel 16./11. — Rosenborg, Schultz, ank. Methil 16./11. — Skanderborg, Jensen, ank. Antwerpen 15./11. — Stegelborg, Lund, afg. Skanderborg 7./11. til Livorno. — Stjerneborg, Lund, ank. Königsberg 4./11. — Soborg, Hansen, ank. Marseille 16./11. Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 14./11.

Dampskibsselskabet af 1806. Guldborg, Ørbeck, afg. Kjøbenhavn 18./11. til West Hartlepool. — Klampenborg, Thygesen, afg. Livorno 18./11. til Pomaron. — Marselisborg, Andersen, afg. Stettin 17./11. til Danzig. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./11. — Skodsborg, Agerlin, afg. Barry 11./11. til Livorno. — Tuborg, Smith, ank. La Rochelle 12./11. — Ulfborg, Møllerup, ank. West Hartlepool 16./11. — Vordingborg, Palsbo, afg. Riga 15./11. til Ghent.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Ghent 11./11. — Dansborg, Kühl, ank. Elsfeth 16./11. — Jægersborg, Larsen, afg. Riga 17./11. til Dunkerque. — Kallundborg, Nielsen, afg. Petersborg 12./11. til West Hartlepool. — Taarnborg, Maizen, afg. Petersborg 12./11. til Dunkerque.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Libau 14./11. til London.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. West Hartlepool 18./11. til Kjøbenhavn.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Libau 13./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Sorensen, ank. Libau 15./11. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 12./11. til Calais.

Havat. Fyen, Andersen, afg. Petersborg 13./11. til Ghent.

Roesia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Riga 17./11.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, ank. Frederikstad 15./11. — Siam, Cortsen, afg. Perim 6./11. til Colombo. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 31./10. til Soesoc. — Sibirien, Madsen, afg. Bangkok 14./11. — Traquebar, van Deurs, afg. Colombo 16./11. til Cochin. — Anamba, Rambusch, ank. Havre 16./11. — Cathay, Thomsen, ank. Havre 17./11. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Capetown. — Indien, Berg, afg. Delagoa Bay 14./11. til Tjilatjap.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 15./11. — St. Croix, Christensen, afg. Barbados 14./11. — St. Thomas, Hansen, afg. London 16./11. til Kjøbenhavn.

Æro. Svanholm, Knudsen, ank. Kjøbenhavns Red 14./11. p. R. t. Algier. — Enigheden, Jensen, ank. Gefle 14./11. — Emanuel, Hansen, ank. Antwerpen 14./11.

Term. Sara, Jensen, afg. Grangemouth 14./11. — Helene, Sorensen, ank. Libau 16./11. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Methil 15./11. — Agnete, Petersen, afg. Leith 17./11. — Hermin, Hansen, afg. Riga 15./11. — Alice, Schultz, afg. Kjøbenhavn 14./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. St. Lucie 16./11. til New York. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Sfax 11./11. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Middlesborough 14./11. — Urania, Clausen, ank. Libau 11./11. — Svend, Schmidt, afg. Boness 9./11. til Aarhus. — Nordland, Møller, ank. Dunkerque 16./11. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Burntisland 15./11. — England, Andersen, afg. Lissahon 5./11. til Casablanca. — Holland, Poulsen, afg. Methil 17./11. til Middelfart. — Rusland, Madsen, afg. Newcastle 7./11. til Car-

thagena. — Dronning Olga, Petersen, afg. Carthagena 6./11. til Stettin. — Annette Furness, Larsen, afg. Reval 14./11. til Dunkerque. — Lady Furness, Clausen, afg. 15./11. til Altona. — Europa, Hansen, afg. Korsør 15./11. til Leith f. O. — Tyskland, Danstrup, ank. Kronstadt 10./11. — Frankrig, Friis, afg. Reval 17./11. til Libau. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 6./11. til Neapel.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 18./11. til Newport. — Edison, Sorensen, ank. Fredericia 17./11. — Fulton, Jorgensen, ank. Antwerpen 7./11. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 13./11. til Livorno. — Washington, Nielsen, afg. Narva 12./11. til Ternuseen.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kiel 16./11. til Wiudau. — Froja, Nielsen, afg. Nakskov 18./11. til Wismar. — Vera, Thing, ank. Hull 17./11.

Ocean. Norman, Rosbak, ank. Antwerpen 11./11. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 17./11.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Dordrecht 13./11. best. til Burntisland. — Rimfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 17./11. til Burntisland. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Abo 14./11. best. til Kotka.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, ank. Lemvig 17./11. — Ella, Olsen, afg. Lemvig 17./11.

Renne. Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Freya, Back, ank. Vestervig 10./11. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 11./11. — Proven, Olsen, ank. Karlskrona 11./11. — Siegfried, Hansen, ank. Kalmar 12./11. — Clare Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 13./11. — Argus, Holm, ank. Aalborg 14./11.

Svendborg. Olga, Rasmussen, ank. Paimpol 11./11. — Erhardt, Larsen, ank. Korlskrona 11./11. — Sophie, Mikkelsen, ank. Papenburg 11./11. — Rota, Olsen, ank. Kristiania 11./11. — Urda, Pilegaard, ank. Charlestown 11./11. — Neptunus, Jensen, ank. North Alloa 11./11. — Ebenezzer, Rasmussen, ank. Kristiansand 10./11. — Activ, Mouritzen, ank. Helsingfors 11./11. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Norrköping 12./11. — Ellen, Andersen, ank. Rasso 13./11. — Severine, Hansen, ank. Lübeck 12./11. — Iris, Hansen, ank. Trångsund 13./11. — Lilly, Rasmussen, ank. Newcastle 12./11. — Morten, Andreasen, ank. Skelskør 12./11. — Erik, Hansen, ank. Sundsvall 13./11. — Doris, Koble, ank. Kalundborg 13./11. — Minerva, Fuglsang, ank. Frederikshald 13./11. — Ragnhild, Andersen, ank. Laurvik 14./11. — Britannia, Rasmussen, ank. Raumo 13./11. — Triton, Nielsen, ank. Dysart 13./11. — Malta, Jansen, ank. Stettin 14./11. — Skjold, Larsen, ank. Hull 15./11. — Valdemar, Andreasen, ank. Randers 14./11. — Agnes, Christensen, ank. Kristiania 14./11. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Newcastle 15./11. — Ludvig, Jorgensen, ank. Dundee 16./11. — Brodrene, Jorgensen, ank. Libau 16./11. — Jens, Eriksen, ank. Mont Pontrioux 15./11. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. Drobak 15./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Leith 16./11. — Asta, Bom, ank. Kjøbenhavn 16./11. — Mine, Nielsen, ank. Riga 16./11. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Nykjøbing, S. 16./11. — Grethe, Hansen, ank. Nakskov 17./11. — S. N. Nielsen, Jorgensen, ank. Kristiania Fjord 17./11. — Union, Olsen, ank. Grimsby 17./11. — Valkyrien, Hansen, ank. Newcastle 16./11. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Kings Lynn 17./11. — Mercur, Lund, ank. Grevsend 17./11. — Najaden, Rasmussen, ank. Emden 17./11. — Guldborg, Jorgensen, ank. Folkestone 17./11. — Freir, Brandt, ank. Göteborg 17./11. — Lauritz, Dam, ank. Rudkjøbing 17./11. — Elise, Andreasen, ank. Nyborg 17./11. — Ane, Jorgensen, ank. Sandefjord 17./11. — Zampa, Petersen, ank. London 18./11. — Psyche, Nielsen, ank. South Alloa 18./11.

Æro. Olga, Bonnelykke, ank. Leith 14./11. — Emilie, Friis, ank. Visby 14./11. — Villi, Knudsen, ank. Kotka 14./11. — Aerial, Christensen, ank. Burntisland 15./11. — Henry, Bager, ank. Westwemyss 15./11. — Argo, Clausen, ank. Antwerpen 15./11. — Hertha, Krull, ank. Hundested 14./11. — Gloria, Fabricius, ank. Höganäs 15./11. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Pillau 16./11. — Freya, Petersen, ank. Göteborg 16./11. — Anne, Schmidt, ank. Libau 16./11. — Alfa, Madsen, ank. Rufisque (Afrika) 15./11. — Caroline, Christensen, ank. Leith Red 14./11. — Hamlet, Rasmussen, afg. St. Ybes 12./11. til Ystad. — Mars, Stegmann, ank. Haderslev 16./11. — Frem, Haagensen, ank. Sunderland 16./11. — Svanen, Mollmann, ank. Libau 17./11. — Neptun, Jensen, ank. Halmstad 17./11. — Almamaria, Kock, ank. Kristiansand 17./11. — Skirner, Rasmussen, ank. Setubal 17./11. — Amalia, Andersen, ank. Laurvig 17./11. — Hermod, Dreimann, ank. Göteborg 17./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn Havn. — Sokort Nr. 203 »Kjøbenhavns Red og Havn«. — Kjøbenhavn, d. 20. November 1908. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skinsfetterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faaes hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4830.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

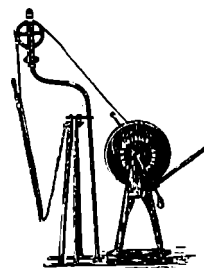
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrov, 17 Line, No. 4.

Hugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i Klassees dansk Fabrikat, lette
at igang-gætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Pettiline à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 76.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 24. November 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto **Toldbodvej 22.**
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel. Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.



Expedition og Lagre: **Toldbodvej 22 og 30.**
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

De private Assurandører Lim.

i Kjøbenhavn
tegnede Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taare
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse Private. Telefon-Nr. 6.

Fabriks  Mærke.
F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbande.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: Berglarsen.
KJØBENHAVN.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegrams-Adr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

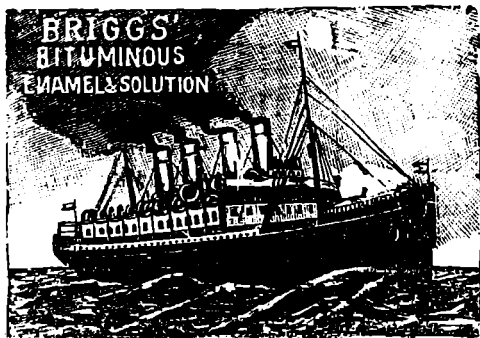
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramsadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Emallien

paalægges varm $\frac{1}{16}$ "
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
i Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Laasterum, Bankers og
Dæk.

Enerepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Remington er Verdens mest benyttede

Skrivemaskine

fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Arbejdet, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brotfabriker

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Gaver til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Kobbersmedie.

Undertegnede tillader sig herved at meddele, at jeg den 1. November har etableret mig som Kobbersmedemester i København med Værksted i

Vildersgade 46.

Jeg tillader mig samtidig at anbefale mig med alle Slags Arbejder, som Kobberledning, Skibsarbejde af Kobber og Messing, Fortinning samt alle eventuelle Reparationsarbejder.

A. Wilson

Telefon: Byen 4210.

Telefon: Byen 4210.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kuak Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a. Blankensteins Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølback, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisou

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12-2, 8-11 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-8.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorchjensens.“
Telefon 7262.

Frederik Hansen
Skive.

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;

131, Vestervoldgade. Telefon 6562

Kjøbenhavn, d. 24. November 1908.

Ministeren for offentlige Arbejder har d. 17. ds. i Folketinget fremsat et Lovforslag om Esbjerg Havns Udvidelse.

Forslaget gaar i Korthed ud paa for Statskassens Regning at lade foretage en Udvidelse af Esbjerg Trafik- og Fiskerihavn i vestlig Retning, som fuldføres i Løbet af 7 Aar fra 1. April 1909 at regne.

Bekostningen hertil beregnes til i alt 7,337,000 Kr. Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til, efter Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845, at ekspropriere saadanne lidet bebyggede Arealer i Esbjerg omkring eller i Nærheden af Havnen, som det maatte være af Interesse for Staten at have Raadighed over.

Af Udgifterne til de ommeldte Udvidelsesarbejder skal Esbjerg Købstadkommune erstatte Statskassen $\frac{3}{4}$ Mill. Kr., hvilket Beløb vil være at indbetale til Statskassen med $\frac{1}{15}$ aarlig i 15 paa hinanden følgende Finansaar, saaledes at det første Afdrag betales inden d. 1. April 1913.

Til Dækning af dette Erstatningsbeløb er Esbjerg Byraad berettiget til, i Overensstemmelse med en af Indenrigsministeren i Henhold til Indstilling fra Byraadet udfærdiget Vedtægt, at opkræve en Afgift af Ejendommenes Grundværdistigning i Esbjerg Købstadkommune paa Grundlag af periodiske Vurderinger af Grundværdien.

Den første Vurdering bliver at foretage, for Kommunens Regning, pr. 1. Oktober 1906.

Ny Vurderinger bliver at foretage pr. 1. Oktober 1911 og 1. Oktober 1921.

Gyroskopet. Dr. Schlick's Gyroskop, der skal forebygge Skibes Rulling i Søen, har nylig staaet sin Prøve og vist at det svarer til Hensigten, fortæller »Shipp. Gaz.»

Det første Apparat, som er udført i England, er blevet konstrueret ved Neptun Works af Messrs. Swan, Hunter and Wigham Richardson i Newcastle, og er blevet anbragt i Damperen »Lochiel» af Glasgow.

I de sidste Dage er Apparatet blevet prøvet, paa »Lochiel» sædvanlige Rute, mellem Oban, Tiree og Bunnellan, med det bedste Resultat.

Apparatet kan sættes i eller ud af Funktion efter Behag. Naar det ikke var i Brug rullede Skibet 16° til hver Side, hvad der vil sige det samme som, at den Vinkel indenfor hvilken det rullede var ikke mindre end 32° .

Blev Apparatet derimod sat i Funktion, gik Slingeringen ned til en Vinkel af fra 2° til 4° , saa den næppe kunde mærkes af Passagererne.

Apparatet er tidligere blevet prøvet i England med Held paa en Prøvebaad af 116 Fods Længde, og disse senere Forsøg paa »Lochiel» har fuldstændig bekræftet de store Forventninger, som man nærrede til det.

»Lochiel» Gyroskop bliver drevet ved Elektricitet og fordrer kun liden Pasning. Opfindelsen er blevet simplificeret, og Maskinen, som er meget sammentrængt, tager kun en lille Plads op i Damperen. Saasnart Fordelene ved dette Apparat bliver kendt af det rejsende Publikum, vil Gyroskopet blive en Nødvendighed i ethvert Passagerskib, især for kortere Rejser, da det i høj Grad vil reducere Søsengen.

Ansvar for Beskadigelse af en Østersbanke. Den franske Kassationsret har fornylig, ved at stadfæste en Dom som var afsagt af Underretten i Douai, truffet en Afgørelse, som er af Betydning for ethvert Skib.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Den engelske Tankdamper »Lucilina» var kommet paa Grund udfor Dunkerque og havde for atter at komme fri pumpet 800 Tons Petroleum over Bord. Derved havde de i Nærheden værende Østersbanker taget Skade, hvorfor disses Ejere anlagde Sag imod Skibet. I Underrettens Dom, der stempler Skibet som erstatningspligtigt, anføres det, at Skibet i Følge Vidneudsagn var kommet ganske jævnt paa Grunden uden Medvirken af Storm og Sø, og da Vejret var godt, kunde det uden Fare have afventet det næste eller endogsaa et senere Højvande.

Kaptajnen havde ikke gjort noget Forsøg paa at overføre Ladningen i Lægtene, og om det end ikke kunde ventes, at han vidste noget om Østersbankernes Nærhed, saa burde han dog vide, at lignende Anlæg fandtes næsten overalt paa de franske Kyster i Nærheden af Havnene, hvad han ogsaa kunde have faaet Oplysning om hos Lodsens. Ved at forsømme den simpleste Forsigtighed har han paadraget sig Erstatningspligt for den anrettede Skade. Derimod havde Ejerne af Østersbankerne ikke paa nogen Maade kunnet forhindre, at det forurenede Vand kom ned paa Østersbankerne.

Der er ingen Tvivl om, skriver »Hansa», at denne Underrettsdom, som Kassationsretten stadfæstede af ovennævnte Grunde, paalægger Skibsførerne den Pligt at være nøje orienteret med Hensyn til Fiskerianlæg ved de franske Kyster og i alle Maader at være varsom overfor disse.

Nu da Bygningen af Kanalen fra Chicago til Mississippi er blevet heldig udført, skriver »Fairplay», hvorved der aabnes Udsigt til at tilvejebringe en sejlbare Kanal ned til den mexikanske Golf, er De Forenede Staters Kanal-Kommission travlt beskæftiget med Planen om at tilvejebringe en Vandvej mellem Chicago og New York. Det er paatænkt, at denne Vandvej skal være af saa store Dimensioner, at den tillader de største Oceandampere at passere fra Chicago til Defiance (Ohio), hvorfra Miami- og Erie-Kanalen vil blive uddybet op til Toledo.

Fra Toledo til Buffalo vil Søerne blive benyttet, og fra Buffalo til New York vil Erie-Kanalen blive uddybet. Udførelsen af denne Plan vil formlidske Vandvejen mellem Chicago og New York med 500 Sm.

Markedet for Motorer i Sydrusland. »Meddelelser fra Udenrigsministeriet» bringer følgende Indberetning fra det kgl. Konsulat i Rostoff v. Don: »I Sydrusland er der i Færd med at aabne sig et Marked for Motorer. Mest efterspurgt er de større Motorer paa 40 à 60 HK., der drives med simpel Petroleum eller Nafta.

Motorbaade har endnu ikke faaet Indpas hos Fiskerne; men det maa anses for sandsynligt, at disse, naar de har haft Lejlighed til at tage nogle Modeller i Øjesyn, vil begynde at anskaffe saadanne.

Forhandlere af Motorer vil efter Konsulens Mening formentlig kunne have Udbytte af at udstille nogle Typer paa Don-Kuban-Terek-Landboudstillingen, der afholdes i September næste Aar i Rostoff.

Fyrvæsnets i Chile. Santiago de Chile, d. 20. November. (Ritz. Bur.) Marineministeriet forbereder Opførelsen af 10 ny Fyrtaarne i Magelhanstrædet og nærliggende Skibsfartskanaler.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Fra Hr. Navigationslærer, Skibsreder *Christensen* i Marstal har vi modtaget følgende:

»Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund« meddeler i *Dansk Søfartstidende* Nr. 73 følgende:

I Anledning af at der allerede noteres Laster fra Østersøen for Afskibning næste Aar, tillader Repræsentantskabet sig at udtale, at det selvfølgelig forventes, at ingen slutter disse Laster under Minimalraterne.

I Henhold hertil og med Tilbageblik paa tidligere Aars Forhaandsfragtslutning samt med Henblik paa allerede nu afsluttet saa lang Forhaandsbefragtning som til næste Sommer, beder jeg Repræsentantskabet oplyse, om det altid har været og nu er Mening, at de vedtagne Minimalrater er at forstaa saaledes, at de ogsaa gælder for Fragtslutning et halvt Aar og længere frem i Tiden. At ikke alle Rederne har opfattet Forbundets Rater saaledes, tror jeg at vide, og det er derfor nødvendigt, at dette Spørgsmaal i Tide klargøres for Forbundets Medlemmer, da disse Redere, som overfor den længere skadelige Forhaandsbefragtning gør Forsøg paa at holde imod i den Opfattelse, at det er Minimalrater og ikke Maksimalrater, ellers løber den Risiko at blive lukket ude.

H. J. Christensen.

En Pensionskasse for alle Søfarende.

Vi har modtaget følgende:

Med Interesse har jeg læst Hr. Kaptajn J. Kusk Jensens Artikler i *Dansk Søfartstidende* Nr. 29 og 64, samt Hr. S.'s Artikel i samme Blads Nr. 54, omhandlende en Pensionering for alle Søfarende.

Da dette er en meget stor og vigtig Sag, saavel for de Søfarende som for den danske Skibsfart, tillader jeg mig at fremføre nogle Bemærkninger. Jeg kan til Dels slutte mig til d'Hr's. Syn paa Sagen, dog deler jeg ikke Hr. S.'s mindre lyse Anskuelse angaaende Sagens Realisation i en nær Fremtid, ej heller Hr. Kusk Jensens Forslag — at Rederierne skal betale en Del lige med Sømændens 5 pCt. til Pensionskassen. Rederierne er saa haardt trængt i Konkurrencen, at de ikke taaler at bebyrdes med en saadan Udgift. For Dampskibenes Vedkommende skal jeg ikke udtale mig, da jeg ikke er inde i Forholdene; men jeg tror, at Dampskibs-Rederierne nok kan have nødig at spare, hvad spares kan. For Sejlskibene vil det blive en meget trykkende og hæmmende Byrde, og for de mindre Sejlskibe (Selvejerskibe) vilde det blive en ligefrem Uretfærdighed. Ulykkesforsikringen for Søfolk er en stor Byrde for dem, og kom nu Pensioneringen til, saa vilde det snart være forbi med Danmarks Smaaskibe.

Men det behøves heller ikke at paalægge Rederne nogen direkte Afgift til Pensionskassen, en saadan kan meget godt oprettes og bestaa foruden en direkte Afgift. Naar nu den Søfarende betalte 5 pCt. af sin fortjente Gage, Staten gav et tilsvarende Beløb, og der paalagdes alle, saavel danske som fremmede Skibe, der lossede eller lastede i Danmark fra og til Udlandet, en Afgift f. Eks. 5 eller 10 Øre pr. Reg.-Ton til Indtægt for Pen-

sionskassen, saa kunde en Pensionering og det en respektable Pensionering for alle Søfarende oprettes. Derfor fremføres følgende:

Tages f. Eks. en Matros Lønning til Maalestok, efter den for Tiden gældende Hyre, beregnet fra 15 Aars Alderen, og Hyre svarende til de forskellige Grader, Dreng, Ungmand, Letmatros og Matros, med Sejlad i 9 Maaneder af Aaret og 3 Maaneder ingen Beskæftigelse; da vil Sømænden ved 60 Aars Alderen have indbetalt med 5 pCt. af sin fortjente Hyre c. 1,192 Kr. Paaløbne Renter à 4 pCt. 1,948 —

Ialt... 3,140 Kr.

Udbetales der nu Sømænden heraf 250 Kr. aarlig, da vil det tage 17½ Aar, før Kassebeholdningen er opbrugt, altsaa naar Sømænden er 77½ Aar gammel, og højere kan Sømændenes Gennemsnitsalder vist næppe regnes. Bidrager nu Staten med et tilsvarende Beløb, da vil en Matros efter ovenstaaende Beregning ved 60 Aars Alderen kunne faa en aarlig Pension paa 500 Kr. De Søfarende som har haft en mindre Fortjeneste, vil selvfølgelig faa en mindre Pension, og de som har haft større, som f. Dæks- og Maskinofficerer, vil faa en større Pension, op til et bestemt fastsat Maksimum.

Administrationsudgifter og noget til Reservefond kan indvindes ved at paalægge alle Skibe, saavel danske som fremmede, der lossede eller lader i Danmark fra eller til Udlandet, en Afgift, som skulde tilfalde Pensionskassen; ligeledes kunde alle Bøder der idømtes, i Sager vedrørende Søvesnet, tilfalde samme Kasse. At det vil blive en ret anelig Sum, der paa denne Maade kunde indvindes, ses af følgende:

I Følge de statistiske Meddelelser har den samlede Godsmængde, der i 1907 er ført mellem Danmark og Udlandet pr. Skib udgjort 5,120,621 Reg.-Tons. Beregnes nu en Afgift af 5 Øre pr. Reg.-Ton, da vilde det udgøre 256,031 Kr. Dog maa bemærkes, at Indkomsten ikke vilde blive fuldt saa stor, da Ruteskibe vilde faa Moderation.

Dersom der paalagdes Skibene en saadan Afgift, enten det blev 5 eller 10 Øre pr. Reg.-Ton, da vilde det ikke føles saa trykkende for Rederen, og de mindre Skibe vilde blive ligestillet med de større.

Der findes ingen Lande i Evropa, naar undtages Prøjsen, hvor Skibsudgifterne er saa smaa som i Danmark. Ses der hen til Norge, da maa Skibene, naar de bringer Ladning dertil eller derfra (Sten og Feldspat undtagne) betale i Fyr- og Baakeafgift 80 Øre pr. Reg.-Ton for indgaaende og 50 Øre pr. Reg.-Ton for udgaaende, altsaa med afgiftspligtig Ladning ind- og udgaaende 130 Øre pr. Reg.-Ton, og desuden høje Havne- og Lodsafgifter o. a. m.

I vort andet Naboland Sverig er Skibsafgifterne heller ikke saa smaa, Lastepenge 10 Øre pr. Reg.-Ton, Fyr- og Baakeafgift 25 Øre pr. Reg.-Ton for indgaaende, og 25 Øre pr. Reg.-Ton for udgaaende, som skal betales for de første to Rejser (kommer Skibet mere end to Rejser til svensk Plads i samme Aar, er det fritaget for denne Afgift), desuden betales Lodspenge, Havnepenge o. a. m. samt for udgaaende 3 Øre pr. Reg.-Ton til Sømændshuset.

Naar danske Skibe maa betale store Afgifter i Udlandet, var det ret og billigt, at udenlandske Skibe betalte mere, end de nu gør i Danmark.

De Søfarendes Pensionering er ikke et i Danmark opstaaet lokalt Spørgsmaal. Jeg har fra paalidelig Kilde indhentet følgende Oplysninger: Frankrig har sin gamle Sømænds Pensions-Institution, for hvilken Hr. S. gør Rede i sin ovennævnte Artikel; dog kan jeg tilføje, at den franske Sømænd erholde Pension efter 25 Aars Sejlad og i 50 Aars Alderen.

Sverig har to Institutioner, hvorfra der tilflyder svenske Sømænd og Sømænds Efterladte Pension.

a) Sømændshusene, en gammel Institution indført

1748. De fungerer som Indskrivnings- og Mønstringskontorer, og oppebærer Afgifter, dels ved Forhyring, dels af Rederierne samt Bødeløb m. m. De herved opsamlede ret betydelige Fond, benyttes bl. a. til Understøttelse af trængende Søfolk og Søfolks Efterladte. Ved Slutningen af Aar 1900 udgjorde, ved alle 46 Sømmandshuse under et, Antallet af understøttede 3,861, og den årlige Totalsum af Understøttelserne 135,316 Kroner. Gennemsnitsbeløbene vekslede fra 57 Kr. for Kaptajner til 27 Kr. for underordnede Sømænds Efterladte, men varierede iøvrigt stærkt paa begge Sider af de nævnte Grænser ved de forskellige Sømmandshuse (fra 200 til c. 14 Kr.).

b) Handelsflaadens Pensionsanstalt, oprettet i 1864 ved Statsforanstaltning. Anstaltens Indtægter, der for den allervæsentligste Del hidrører fra Statstilskud og udredes af Toldkassen, beløb sig i Aarene 1903 og 1904 i Gennemsnit til 94,200 Kr. årlig. Adgang til Pension staar åben for Førere og Mandskab paa svenske Skibe i udenrigs Fart. Der fordres en Alder af mindst 55 Aar og Indskrivning ved et Sømmandshus i mindst 25 Aar, samt Bevis for god Opførsel m. m. Pensionerne fordeles i 4 Klasser efter Tjenestegraden og skulde i disse Klasser udgøre henholdsvis 160—120—100 og 60 Kr. Pensionisternes Antal var ved Udgangen af 1903 1,433. Allerede faa Aar efter Anstaltens Oprettelse viste Midlerne sig utilstrækkelige til at forskaffe alle de dertil kvalificerede Pension; henimod 500 Ansøgninger henligger nu i Reglen ubevilget, og i Aarene 1900—1903 opnaaedes Pension først efter en Ventetid af 6—8 Aar, eller mere.

For at raade Bod paa denne utilstrækkelige Adgang til Understøttelse for gamle trængende Søfolk, udarbejdedes et omfangsrigt Forslag til ny Lovbestemmelser af en Regeringskommission, der i 1904 afgav udførlig Betænkning. Forslaget omfattede saavel Pensionering i Almindelighed som Erstatning ved Ulykkestilfælde; men dette Forslag har indtil nu ikke været forelagt Lovgivningsmagten. I Følge Forslaget skulde der, afset fra Ulykkestilfælde, sikres enhver Sømmand Pension, naar han fyldte 60 Aar og havde haft Ansættelse paa Skib i mindst 160 Maaneder. Midlerne skulde tilvejebringes ved Tilskud fra Rederierne og de Søfarende; de skulde udgøre 6 pCt. af de Søfarendes Fortjeneste, dog med visse Maksimums- og Minimums Grænser for de forskellige Klasser. Udgifterne skulde bæres med Halvdelen af de Søfarende og Halvdelen af Rederierne, hvilke sidste skulde garantere for Afgiftens Betaling. Pensionernes Størrelse skulde rette sig efter de indbetalte Afgifter, saa at der for hvert Aar, i hvilken Indbetaling havde fundet Sted, regnedes 1 pCt. pr. Maaned af den i samme Maaned indbetalte Afgift, dog som Regel mindst 50 Kr. om Aaret.

Af ovenstaaende ses, at Tanken om Sømændenes Pensionering ikke er noget nyt. Frankrig og Sverig har haft en saadan Institution i mange Aar, og den Gang Kommandør Sølling, i Begyndelsen af forrige Aarhundrede, stiftede Bombebøssen i Kjøbenhavn, var det en Begyndelse i samme Retning, hvorpaa der burde være bygget videre.

At den svenske Regeringskommissions Forslag af 1904 vil blive til Lov i Sverig, er der meget ringe Ud-sigt til, da Forlaget bestemmer, at Midlerne skal tilvejebringes af Rederierne og de Søfarende alene; de svenske Redere vilde da blive daarligt stillet i Konkurrencen med andre Lande.

Blev en saadan Pensionskasse med Statstilskud oprettet her i Danmark, da vilde Staten spare Penge paa et andet Omraade, idet ingen Søfarende da vilde faa Alderdomsunderstøttelse. Alderdomsunderstøttelsesloven er en udmærket og meget human Lov; men den kan næsten betragtes som en Glidebane, der kan blive en Kræftskade i Samfundet; der kan høres Udlalser som: »Hvorfor spare? naar jeg er 60 Aar, tager jeg min

Alderdomsunderstøttelse, og det forekommer mig derfor, at Loven kan virke demoraliserende.

Men en Alderdoms Pensionslov, baseret paa Hjælp til Selvhjælp, en Pension, som den i Kampen for Tilværelsen opslidte Søfarende med berettiget Krav kan fordre, den vilde virke højnende og være en gammel trængende Søfarende mere værdig end dette halve Tiggeri.

Der høres Røster hæve sig i den danske Rigsdag for en almen Pensionering for Samfundet. Samfundet (Staten) pensionerer sine Embedsmænd; det er selvfølgelig rigtigt, men vilde det ikke være ligesaa rigtigt, at Samfundet ogsaa pensionerede sig selv?

Kunde de Søfarende gøre Begyndelsen med at faa indført Pensionering, da vilde Tilgang af Folk til Sømmandsstanden tiltage, og skulde det en Gang komme saa vidt, at der blev en almindelig Samfundspensionering, da maatte de Søfarende have bedre Vilkaar (højere Pension) end Folk paa Landjorden, idet Sølivet er mere anstrengende og ubehageligt end Livet i Land. Men — en almen Pensionering — den Tid er vistnok langt borte; hvorimod en Pensionering for de Søfarende, baseret paa et sundt og fornuftigt Grundlag, kunde oprettes, naar det skal være, blot Vilje og Virkelyst er til Stede hos de rette Vedkommende.

Thurø, i November 1908.

O. P. Jensen.

Engelsk Søretsdom.

Den 6. November behandlede den engelske Admiralitetsret en Bjergnings-sag angaaende Damperen »Louisiana«, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn.

»Louisiana«, der maaler 3,015 Register-Tons Brutto, var paa Rejse fra Kristiania til Boston med en Stykgods Ladning og skulde anløbe Tyne for Bunkerkul.

Om Morgenen d. 2. Juni d. A. kom »Louisiana« i taaget Vejr paa Grund paa Northlumperlands Kyst paa Klipperne ved Craig Point. Vejret var godt med rolig Sø, men Bunden paa dette Sted er af en meget farlig Beskaffenhed.

Hidkaldt ved »Louisianas« Dampfløjt og Raketter, kom først to Slæbebaade og en Redningsbaad til Stede. Dennes Fører gik om Bord i »Louisiana« og dirigerede derfra Slæbedampernes Arbejde, ligesom ogsaa et Varp-anker førtes ud ved Hjælp af Redningsbaaden. Senere kom endnu tre andre Slæbebaade til Stede og bragte deres Trosser om Bord i Damperen. »Louisianas« Fører lod nu flere af Skibets Vandtanke pumpe læns, hvorved det lettedes c. 1 Fod, og omtrent en halv Time før Højvande lykkedes det at bringe »Louisiana« flot, hvorefter den af to Slæbedampere bragtes til Wallsend, hvor den fortøjedes.

»Louisiana« blev i beskadiget Stand vurderet til £ 13,000, dens Ladning til £ 47,916 og Fragten til £ 291. Tilsammen udgjorde saaledes det bjergedes Værdi £ 61,207.

Retten skønnede, at »Louisiana« ikke kunde være kommet af Grunden ved egen Hjælp, og at Skibets Stilling, hvis Vejret blev uroligt, vilde have været meget farlig. Det havde allerede faaet Beskadigelser paa Bundpladerne, der senere vurderedes til c. £ 6,000, og dets Ladning var af letfordærvelig Natur.

Retten fastsatte Bjergelønnen til £ 3,000, der fordeltes mellem de 5 Slæbebaade og Redningsbaaden.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles uden noget egentlig Liv, idet der kun er sluttet meget enkelte Fragter, og Øjeblikkets Tilstand maa betegnes som tomt paa Udfragter i denne Fart, saa at Skibene lægges op, efterhaanden som de kommer frem fra endt Rejse. En lignende Tomhed har paaviselig ikke fundet Sted i mange Aar, thi selv om Fragtraterne har været ligesaa lave, ja lavere, saa har der dog været Ladninger fremme. Returfragter Vest fra er der ligeledes Mangel paa Øst efter, medens Østnorge og tyske Nordsøhavne dog har Anvendelse for nogle Sejlere.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

420 Tons Byg Bandholm/Kristiania 4 $\frac{1}{2}$ Kr., 105 Stdr. D/B., Boards Søderkøping/Teignmouth 30 $\frac{1}{2}$, 120 Stdr. D/B., Boards Göteborg/Coruna 45 Fracs., 134 R.-T. Flasker Suste/London £ 90, 250 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 6, 230 Tons Kul Dysart/Faaborg £ 6.5.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er just ikke meget opmuntrende, og den senere Tids Frost har ikke gjort Forholdene bedre, dette gælder særligt de tyske Havne, saaledes Greifswald, Barth, hvor der har været megen Frost. Sidst i forrige Uge lykkedes det nogle Skibe at komme fra disse to Pladser ved Hjælp af Dampere. Der blev sluttet i sidste Uge for Rug fra Colberg 5 Mark og fra Barth 4 $\frac{1}{2}$ Mark, og der noteres pr. December nogle Ladninger fra Stralsund samt fra Rostock; fra sidstnævnte Plads bydes kun 4 Mark.

af Kjøbenhavn, hvor det vedblivende er meget høvt, sluttedes for Hørfækager til Skive 20 Øre og for Solsikketager til Ystad 12 $\frac{1}{2}$ Øre.

Provinserne søger pr. December nogle Skibe for Byg bl. a. til Tønsberg, Hamburg samt til Kjøbenhavn og Tuborg.

Sverig er ogsaa stadig meget tilbage, bl. a. noteres fra Sydsverig for Bloksten til Wismar 4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{3}{4}$ Mark, samt for Gadesten til Elben 4 $\frac{1}{2}$ Mark, men dette er ogsaa saa godt som alt. De svenske Sundhavne er ligeledes ualmindelig stille, der sluttedes til Neustadt (53 Tons) 3 $\frac{1}{2}$ Mark.

Generalforsamlinger.

Dansk-russisk Dampskibsselskab

afholdt Tirsdag d. 17. ds. ekstraordinær Generalforsamling, da der paa den d. 29. f. M. afholdte Generalforsamling ikke fandtes repræsenteret $\frac{2}{3}$ af Aktiekapitalen.

De tidligere omtalte Ændringer vedtoges.

Hele den afgaaende Bestyrelse genvalgtes derpaa enstemmigt.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om do til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i September Maaned 1908. Der er anmeldt ialt 693 Havarier mod 615 samme Maaned 1907, deraf 516 Dampskibe og 177 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 182, Sammenstød 197, Anløbning af Nødhavn 57, Maskinskade 63, beskadiget af Is 4, af Ild 33, af haardt Vejr 96, forskellige Aarsager 56, sunket 3, forladt 2, ialt 70 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 45 i samme Maaned 1907, deraf 22 Dampskibe og 48 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 32, Sammenstød 8, beskadiget af Is 1, af Ild 7, forskellige Aarsager 1, forsvundet 3, kentret 1, sunket 12, forladt 5.

Greotland, Dpsk., strandet paa Trindelen, er nu Vrag og Bjergvingen opgivet.

Presto, 3/m. Skonnert af Windau blev Natten til d. 2. ds., medens den laa for Anker paa Helsingørs Red, paasejlet af Dpsk. »Herakles« af Bergen. »Presto« er indbragt til Helsingør for Reparation af en Del Skader, væsentlig ovenbords.

Henrik Bjelke, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Terneuzen været i Kollision med Sluseporten, der fik mindre Skade. Skibet selv tog ingen Skade.

Astræa, 3/m. Skonnert af Marstal, har haft en meget haard Rejse fra Maracaibo. Skibet er ankommet til Hamburg med botydelig ovenbords Skade, der nu reparerer.

Maria, græsk Damp, der, som meddelt, kom paa Grund Syd for Drogden og atter flot ved egen Hjælp, maatte paa Vejen herind til Kjøbenhavn sættes paa Grund ved Stubben svært læk. Svitzers assisterede Skibet flot og ind hertil.

Hans, Skonnert af Ommel, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Königsberg til Femern paa Grund paa gamle Tolt i Gronsvund. Svitzers har bragt Skibet flot og ind til Stubbekjøbing.

Rapid, 3/m. Skonnert af Kalmar, er d. 20. ds. paa Rejsen fra London for Udgaende til Randers med en Ladning Kokes grundstødt ved Udbyhøj.

Agda, 3/m. Skonnert af Marihamn, kom d. 19. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Vestervig med en Ladning Kul paa Grund ved Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Edendale, Dpsk. af Sunderland, er d. 22. ds. paa Rejsen fra Novorossisk til Svendborg med en Ladning Oliekager kommet paa Grund paa Halskov Rev. Svitzers assisterer.

Alma, Dpsk. af Bergen, er indgaaet hertil for Reparation efter Kollision udfor Falsterbo med Dpsk. »Arstein« af Kristiania. »Alma« har Hul i Boven, »Arstein« maatte sættes paa Grund for ikke at synke. Svitzers »Valkyrien« assisterer.

Kjøbenhavns Skibssalgs-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. Gefle 20./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 18./11. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Almorja 18./11. — Anglo Dane, Wiencko, afg. Grimsby 20./11. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Riga 22./11. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 21./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 19./11. til Kristiania. — Arno, Straberg, ank. hertil 21./11. — Aurora, Fischer, pass. Quessant 21./11. for Livorno. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 22./11. hertil. — Beira, Lunge, afg. Denia 22./11. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 14./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Abo 18./11. — Christian IX, Holm, ank. Neapel 21./11. — Dagmar, Bogvad, ank. Alicante 22./11. — Donro, Soborg, pass. Brunsbüttel 21./11. for Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, ank. Antwerpen 22./11. — Florida, Andersen, ank. Sunderlaud 20./11. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 23./11. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 19./11. hertil. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 21./11. til Windau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 21./11. til New York. — Høngest, Munch, ank. hertil 19./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Licata 11./11. — Jolantha, Simonsen, afg. Königsberg 22./11. hertil. — Kasan, Hansen, ank. Libau 19./11. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 18./11. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Reval 18./11. — Kursk, Gommensen, ank. Königsberg 22./11. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, ank. hertil 22./11. — Loire, Craignou, afg. Reval 21./11. til Reval. — Louise, Kruse, pass. Brunsbüttel 22./11. for Bordeaux. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 13./11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 22./11. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Reval 21./11. — Moskø, Jønsen, ank. Kramfors 22./11. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Konstantinopel 21./11. til Rodosto. — Nordjylland, Kragh, pass. Brunsbüttel 20./11. for London. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 21./11. til Rouen. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./11. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./11. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 21./11. til Philadelphia. — Perm, Christensen, afg. London 21./11. til Libau. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 20./11. hertil. — Riberhuus, Bønnelykke, ank. hertil 23./11. — Saga, Wiberg, ank. Riga 16./11. — Saxo, Larsen, ank. Skutskær 21./11. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 10./11. — Texas, Lissner, ank. hertil 18./11. — Tiber, Beck, afg. Rotterdam 19./11. til Cardiff. — Tyr, Thaning, ank. hertil 22./11. — United States, Egense, ank. Kristiania 23./11.

Heimdahl, Annie, Leth, afg. Cette 21./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Gefle 20./11. — Martha, Christensen, ank. Nord-sundet 21./11. — Elna, Rathje, afg. Burntisland 12./11. — Therese, Pedersen, afg. Susie 21./11. — Simone, Møller, ank. Nord-sundet 19./11. — Jeanne, Löffler, afg. Tyne Dock 11./11. — Vera, Risa, afg. Sunderland 16./11. — Daisy, Lagesen, pass. Brunsbüttel 22./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Libau 14./11. til London.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Kjøbenhavn 21./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Libau 19./11. til London.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Libau 15./11. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 16./11. til Calais.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Petersborg 13./11. til Ghent.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Riga 17./11.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, afg. Frederiksstad 18./11. til Middlesborough. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 18./11. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 31./10. til Soesoe. — Sibirien, Madsen, afg. Bangkok 19./11. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Calicut 17./11. til Port Snid. — Cathay, Thomsen, afg. Havre 18./11. til Kjøbenhavn. — Anamba, Kjør, ank. Havre 16./11. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. — Indien, Berg, afg. Delagoa Bay 14./11. til Jilantjap.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Iugennun, afg. London 19./11. — St. Croix, Christensen, afg. Demarara 21./11. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./11.

Æra. Energi, Svane, ank. Bandholm 21./11.

Term. Sara, Jensen, ank. Kiel 19./11. — Helene, Sørensen, ank. Libau 16./11. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 19./11. — Agnete, Petersen, afg. Boness 20./11. — Hermia, Hansen, afg. Riga 15./11. — Alice, Schultz, ank. Kiel 16./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Brügge 18./11. — E. M. Dalgus, Møller, afg. Grangemouth 20./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Riga 18./11. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Hirtshals 19./11. vestg. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Newcastle 20./11. — G. Koch, Jørgensen, afg. Libau 20./11. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Calais 20./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 17./11. — Ajax, Brorse, afg. Middelfart 20./11. — T. M. Werner, Hansen-Holm, pass. Deal 21./11. ostg. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Borgå 19./11. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Neufahrwasser 22./11. — I. D. S. Adolph, Fouger, afg. Torneuzen 22./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cardiff 21./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Bristol 18./11. — Generalkonsul Pollisen, Christensen, ank. Savona 19./11. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Preston Red 14./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Cardiff 19./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 12./1. til London. — Pacl Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 13./11. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, pass. Browhead 20./11. til Preston. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Stockholm 21./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kroustadt 11./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Emden 16./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Norrkøping 21./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Arbroath 21./11. — Nordsoen, Gram, ank. Ronne 19./11. — Nexos, Busse, ank. Pernau 19./11. — Gerda, Iversen, afg. Esbjerg 19./11. til Blyth. — Ellen, Hansen, afg. Yxpila 21./11. til Slugsund. — Fylla, Christensen, passeret Holtenau 21./11. til Emden. — Cito, Jøpson, passeret Hirtshals 21./11. til Kongsberg. — Napoli, Brinchi, passeret Hirtshals 17./11. til Wilborg. — Dagmar, Mathiasen, afg. Riga 17./11. til Bergen. — Nerua, Schiff, afg. Frederikshavn 20./11. til Ostende. — Hebe, Gregerson, passeret l'Quessant 21./11. til Rotterdam. — Inger, Larson, ank. Sevilla 19./11. — Johanne, Mikkelsen, afg. Hamburg 20./11. til Goolo. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Stettin 17./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Rotterdam 20./11. til Swansea. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Paris, Tholauder, ank. Aarhus 16./11. — Bryssel, Kaas, afg. Rotterdam 20./11. til Tyne.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rouen 8./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Newport 7./11. til Sfax. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 13./11. til Ghent.

Jylland. Ingrid, Winther, afg. Riga 20./11. til Bordeaux. — Karen, Eriksen, pass. Dartmouth 20./11. for Kratzweck.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Rotterdam 19./11. — Rnsia, Poulsen, afg. Riga 14./11. — Carl Hecksher, Starek, afg. Sunderland 19./11. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 12./11. — Normannia, Erichsen, afg. Cardiff 19./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 7./11. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 19./11. — Livonia, Lindberg, afg. Newcastle 13./11.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patria, Nielsen, ank. Newport Mon 17./11. — Gratia, Sørensen, afg. Wiborg 17./11. — Astoria, Neergaard, ank. Milaso 18./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Neufahrwasser 15./11. — Gallia, Nielsen, ank. Memel 7./11. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Riga 7./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. West Hartlepool 16./11. — Kotonia, Rasmussen, afg. Barry 19./11.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Rotterdam 19./11. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 6./11. — Carbonia, Mathiasen,

er ank. til Kongsberg. — Estonia, Winckler, afg. Grangemouth 19./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. London 21./11. — Selandia, Troensegaard, afg. Riga 18./11. — Seecalia, Jensen, afg. Savona 14./11. — Frumentia, Andersen, afg. Marbella 11./11. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 16./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 7./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Riga 18./11. til Grangemouth. — Brattingsborg, Snouson, afg. Huelva 14./11. til Aalborg. — Flynderborg, Winther, ank. Grimsby 18./11. — Fredensborg, Fischer, ank. Petersborg 20./11. — Frederiksborg, Alhertsen, afg. Windau 19./11. til London. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Brest 16./11. — Kronborg, Jensen, ank. Neapel 16./11. — Rosenborg, Schultz, ank. Korsør 22./11. — Skanderborg, Jensen, ank. Antwerpen 15./11. — Stegelborg, Lund, afg. Sunderland 7./11. til Livorno. — Stjerneborg, Lund, ank. Kongsberg 4./11. — Søborg, Hansen, ank. Marseille 16./11. — Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 14./11.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Petersborg 12./11. til West Hartlepool. — Klampenborg, Thygesen, ank. Livorno 11./11. — Marselisborg, Larsen, ank. Danzig 19./11. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./11. — Skodsborg, Agerlin, afg. Barry 11./11. til Livorno. — Tuborg, Smith, afg. La Pallice 18./11. til Barry. — Ulfborg, Møllerup, ank. West Hartlepool 16./11. — Vordingborg, Salsbo, afg. Riga 15./11. til Ghent.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Ghent 11./11. — Dansborg, Kühl, ank. Elsleth 16./11. — Jægersborg, Larsen, afg. Riga 17./11. til Dunkerque. — Kallundborg, Nielsen, afg. Petersborg 12./11. til West Hartlepool. — Taarnborg, Matzen, ank. Dunkerque 20./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. St. Lucie 16./11. til New York. — Eklipika, Hommingsen, ank. Sfax 11./11. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Middlesborough 18./11. — Urania, Clausen, ank. Libau 11./11. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 18./11. — Nordland, Petersen, ank. Dunkerque 16./11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Burntisland 20./11. — England, Andersen, afg. Gibraltar 19./11. — Holland, Poulsen, ank. Middelfart 21./11. — Rusland, Madsen, ank. Carthagona 20./11. — Dronning Olga, Petersen, ank. Stettin 20./11. — Annette Furness, Larsen, afg. Reval 14./11. til Dunkerque. — Lady Furness, Clausen, ank. Altoua 17./11. — Europa, Hansen, ank. Methil 20./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Kroustadt 18./11. til Honfleur. — Frankrig, Friis, ank. Libau 20./11. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 6./11. til Neapel.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxeløund 18./11. til Newport. — Edison, Sørensen, ank. Fredericia 17./11. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 19./11. til Newcastle. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 13./11. til Livorno. — Washington, Nielsen, ank. Torneuzen 20./11.

Frem. Ansta, Bagger, ank. Windau 19./11. — Vera, Thing, afg. Hull 21./11. til Seaham. — Freja, Nielsen, afg. Wismar 21./11. til Antwerpen.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Dordrecht 20./11. til Burntisland. — Rimfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 17./11. til Burntisland. — Schack Steenborg, Theiland, ank. Kotka 20./11.

Sejlskibe.

Æra. Svalen, Rasmussen, ank. Stetubal 18./11. — Arietis, Andersen, ank. Stettin 18./11. — Alf, Rasmussen, ank. Göteborg 17./11. — Danmark, Bager, ank. Tangier 17./11. — I. Kofoed, Andersen, ank. Halmstad 18./11. — Hekla, Hermansen, ank. Boness 18./11. — Ino, Weber, ank. Svendborg 18./11. — Atlantic, Rasmussen, ank. Soderhamn 19./11. — Agnes, Christensen, ank. Skagen 19./11. — Herkules, Bager, ank. Ekensund 19./11. — Lauritz, Folmer, ank. Pillau 19./11. — I. A. Kromann, ank. Swansea 18./11. — Astræa, Svane, ank. Hamburg 19./11. — Mareu, Albertsen, ank. Boness 19./11. — M. Hay, Petersen, ank. Libau 19./11. — Wemys Castle, Baudholm, ank. Libau 19./11. — Vega, Hansen, ank. Hundested 19./11. — Pampa, Svendsen, ank. Libau 19./11. — De tvønde Brødre, Boye, ank. Bagenkop 20./11. — Harris, pass. Dungeness 17./11. for vestg. — Freden, pass. St. Catherine's Point 17./11. for østg. — Fuglen, Petersen, ank. Leiths Red 10./11. — Malfridur, Hansen, ank. Kalundborg 20./11. — Mariane, Andersen, ank. Hasle 20./11. — Marthing, Friis, ank. Swinemünde 19./11. — Juliana, Christensen, ank. Swinemünde 19./11. — Rigmor, Petersen, ank. Åhus 21./11. — Kodan, Hansen, afg. Laguna d. T. 20./11. til Kaulau f. O. — Phoenix, Rasmussen, ank. Wemyss 20./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 24. November 1908. — En Pensionskasse for alle Søfarende. — Engelsk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havurier og Forlis. — Skibseftorretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telt. 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.

Banders. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland).

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr. „Mehren“.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retsager

(sp. Søsager).

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres

Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-

inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gæstrikshavn.

Fabrik for selvsmærende Lossehjul.

Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.

Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-

fornødenheder af de bedste

Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

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“, 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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

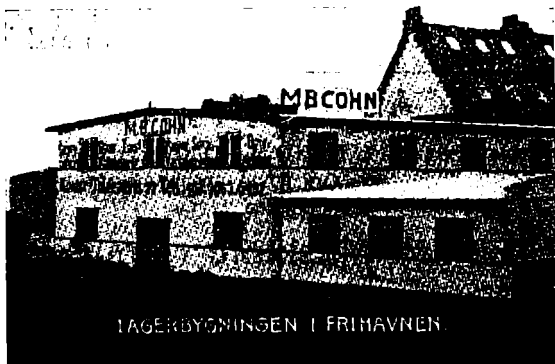
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 77. Kjøbenhavn, Fredag den 27. November 1908. 15. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlante.



Skibsartikler af enhver Art.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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.

<p>Adr.: St. Anne Plads 16</p> <p>Compositioner til Jærn-, Staal- og Fræskibsbunde</p> <p>• • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</p> <p>Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum</p> <p>• • Leverandør til Statsbanerne • •</p>	<p>Telefon 5601</p>
---	---	--	--------------------------------

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CONSTANTIN BÉNAUD

Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør

St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasses Skræderi og Herreæklipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

De private Assurandører Ltd.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Skib til Salg.

Skonnert „Elise“ beliggende i Faaborg, Klasse 5/6. 1. 1, 119 R. T., laster 212 Tons, er til Salg ved Henvendelse til Skibsfører H. Hansen, Faaborg.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Sømandshøjskolen, Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 90 Kr. månedlig. Ophold mindst 1 Maaned. Nærmere Oplysninger faaas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed. Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafiks Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.

LANDMANDSBANKEN

udsteder, Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Helge Stabell,

Skibingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.

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 **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel 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•

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon
(8901.
 6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Rotter og Uøej og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre. — „Hasna“ Lossehjul.

„Lloyd“ Riste. — Spil, — Styremaskiner. — Pumper etc.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kuravinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Løsepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

at
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Motoren „Gideon“

er bevist den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 27. November 1908.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har gennem Udenrigsministeriet modtaget følgende Indberetning fra den danske Konsul i Gøteborg:

»Det er nu endelig lykkedes at komme til Overenskomst i den Havnekonflikt, som har staaet paa i c. 9 Maaneder her i Gøteborg. Afslutningen fandt Sted ved en Forhandling mellem Udvalgene for vestre Kreds af Sverigs Rederiforening og Gøteborgs Stuveriarbejder-Fagforening, som var sammenkaldt til Møde i Rederiforeningens Kontor d. 2. November.

Efter et Par Timers Forhandling lykkedes det at blive enige om Stridspunkterne, idet Fagforeningen mødte op med en Godkendelse af det væsentlige i Redernes Forslag i Spørgsmaalet om en separat Kollektiv-aftale. De resterende Detailspørgsmaal blev man efter nogen Diskussion enig om, og Overenskomsten er alt tiltraadt definitivt af Fagforeningen, medens den formelle Godkendelse fra Rederiernes Organisation endnu ikke foreligger.

Overenskomsten er truffet i nær Tilslutning til den store Fredsslutning i Stockholm, Transportarbejdet vedkommende.

Arbejdsgiverne har opnaaet at faa det saakaldte »spelet« afskaffet. Ved »spelet« forstaas en Modus, som Arbejderne havde faaet indført; den bestod i, at man i et Skib, som f. Eks. skulde bruge 15 Mand til Nat-arbejde, ansatte 20; de 5 tog sig saa en Søvn og løste senere hen paa Natten nogle af de andre af, hvis Tur det da var at sove. Da alle de ansatte Arbejdere havde Krav paa fuld Løn, var det jo ingen ringe Fordyrelse af Omkostningerne ved Lastning og Losning. Fuld Lydighedspligt under Arbejdet er ligeledes anerkendt.

Arbejderne har gennemført, at Aftalens Gyldighed begrænses til 3 Aar, ligesom at Strejke og Lockout ikke skal kunne iværksættes i den Tid Aftalen gælder, uden at Arbejdets Ophør er paabudt af vedkommende Partis Hovedorganisation. Meningsforskel i Fortolkningen af Forligets Bestemmelser maa i intet Tilfælde medføre Arbejdets Ophør. Opsigelse af Overenskomsten skal ske senest 3 Maaneder før Udløbet af denne. Er ingen Opsigelse sket, forlænges Overenskomsten paa et Aar.

Det faste Arbejderantal skal udgøre 700 Mand, senere eventuelt 800 Mand.

En Skibsreder skriver til os:

Lodsvæsneth! Hvorfor sendes de Helsingørs Lodser ud for at kapre Fortjenesten væk for Næsen af deres Kolleger ved Dragør og ved Skagen, hvorfor holder Lodserne sig ikke paa deres respektive Lodsstationer, er de ikke alle danske Statsborgere, eller er de ikke lige dygtige? Det ser da besynderligt ud, at de helsingørske Lodser skal have Privilegium paa at lodse Krigsskibe og Kejserskibe igennem Sundet, naar disse kommer Syd fra — er dette ikke en Fornærmelse mod Dragørlodserne? Man skulde synes det. Det forlyder ogsaa, at de helsingørske Lodser kaprer fra deres Kolleger baade ved Nyborg og Skagen, hvilket alt sætter ondt Blod.

Da fornylig norsk Bark »Ole Knudsen« af Lillesand kom Syd fra og fik Dragør Lods om Bord, spurgte Føreren mistænksom denne, om han nu ogsaa kendte Farvandet. »Kender Farvandet«, sagde Lodsens, jo, jeg har været Lods her i over 30 Aar, men hvorfor spørger Kaptajnen om det? Jo, sagde denne, jeg skal sige Dem, da jeg kom Sundet ind forleden, fik jeg en Helsingørs Lods; men da han ikke var kendt i Drogden, og ikke turde paatage sig at krydse igennem, maatte jeg tage Slæbedamper, hvilket kostede Rederiet 90 Kr. — men en anden Gang tager jeg svensk Lods. Naar jeg denne Gang tog dansk Lods, da er det, fordi Blodet er tykkere

end Vand, som man siger; men man kan da ikke betale allfor dyrt for sin gode Vilje.

Det ser saaledes ud til, at de helsingørske Lodser har alt muligt andet at bestille end at passe deres egen Dont, og den Slags Forretning straffer sig selvfølgelig, »in the long run«, og skader Landet i sin Helhed, det behøves der ikke videre Skarpsindighed til at indse — det er derfor at haabe, at Forsvarsministeren vil lade den Sag grundigt undersøge — ikke ved at spørge Overlodsens alene f. Eks., men nogle af dem, der har Skoen paa, og véd hvor den trykker.

Hvorfor skal Dragørlodserne ikke lige saa vel have en Lodsdamper, som de andre udsatte Stationer? Se til Svenskerne, de har Raad til at arbejde med moderne Redskaber, vi bliver tilbage. — Hvem har Skylden?

Friend in need.

Idet vi optager ovenstaaende ikke-navngivne Indlæg, finder vi at burde gøre opmærksom paa, at det deri indeholdte Angreb paa Helsingørs Lodseri ganske maa staa for den ærede Indsenders egen Regning. Navnlig forekommer den Udtalelse, at en Helsingørs Lods »ikke var kendt i Drogden« os at maatte bero paa en Misforstaaelse, og vi kan for vort Vedkommende meget godt tænke os den Mulighed, at en Lods under særlige Forhold »ikke turde paatage sig at krydse med en Bark gennem Drogden«, selv om han var meget godt kendt i dette Farvand.

Hvad Artiklens øvrige Indhold angaar, da finder vi at burde henlede Opmærksomheden paa den nedenfor citerede Anmærkning til § 23 II. A. c. af Forslaget til Finanslov for Aaret fra 1. April 1909 til 31. Marts 1910:

»Det har længe tra Skibsfartens Side været ønsket, at Skibe, der passerede de danske Farvande, skulde kunne lodses under hele Passagen af den samme Mand, saaledes at de ikke var nødt til under Vejs at stoppe og skifte Lods, hvad der haade forsinker og fordyrer en Rejse. I Erkendelse af, at et saadant Krav burde imødekommes, har Ministeriet i indeværende Efteraar givet enkelte Lodserier Ret til at foretage gennemgaaende uafbrudte Lodninger gennem de danske Hovedfarvande, men man var samtidig klar over, at man dermed paatog sig Forpligtelsen til at vedligeholde disse Lodseris Kendskab til Farvandene. Det vil derfor være nødvendigt, at der gives disse Farvandslodser Lejlighed til at gennemsejle de vanskeligste Afsnit af disse ret udstrakte Distrikter, og man har tænkt sig til dette Øjemed at anvende Helsingør Lodseris Dampbaad, hvis Drift er billig, og som forøvrigt egner sig godt dertil, hvorfor det foreslaas, at der til Benyttelse af denne Dampbaad til Instruktionskursus for Farvandslodser anvendes et aarligt Beløb af 1,000 Kr.«

Den Tanke synes ret nærliggende, at der eksisterer en vis Forbindelse mellem denne Anmærkning til Finanslovsforslaget og de af den ærede Indsender omtalte Forhold.

Rcd.

Redningsforanstaltninger paa Island. I Bladet »Isafold« af 18. ds., staar udførlig beskrevet en Stranding, som fornylig har fundet Sted paa Sydkysten af Island ved Føssfjoru i Vester Skaptarfellsyssell. Skibet, der strandede, var en engelsk Trawler »Japan« af Hull med 12 Mands Besætning. Strandingsstedet ligger mange Mil fra menneskelige Boliger. Terrænet bestaar af Flyvesand, til Dels under Vand, og er meget vanskeligt at passere. Mandskabet gennemgik store Strabadser, under hvilke anden Styrmand og en af Folkene bukkede under af Kulde og Sult. De ti Efterlevende var lige ved at opgive ethvert Haab om Frelse, da de fik Øje paa en Række Stolper, som ved nærmere Eftersyn viste sig at være Vejvisere, forsynet med Tegninger af en Pil og et Hus med rygende Skorsten; Pilen viste dem Retningen ud af Sumpene og hen til de beboede Egne.

Efter i længere Tid at have fulgt Vejviserpælene gennem Sandørkenen, kom de raskeste af Mandskabet til en islandske Bondegaard, hvor de fik en gæstfri Modtagelse og Forplejning. Der blev straks sendt Folk med

Heste ud for at opsamle Efternølerne og søge efter de to Lig.

Vejviserne er et Led i de Foranstaltninger, som Konsul Thomsen i Reykjavik har truffet for at redde de Skibbrudne, som strander paa den farlige Kyst. Der findes tillige paa flere Steder kraftigt lysende Lanterner, Tjæretønder til Antænding, Baade, Slæder og et Hus med Proviant til 14 Mand i 14 Dage samt Klædningsstykker og alt andet, som de Skibbrudne tiltrænger. Ved disse private Foranstaltninger er der i Aarenes Løb blevet reddet mange Skibbrudne, især engelske og tyske Fiskere, som tidligere gik den visse Undergang i Møde, naar de strandede ved disse sumpede Sandørkener.

Søkort hører med til et Skibs Udrustning. Foranlediget ved en engelsk Sørætsdom, angaaende Damperen »Snowdon«, som sidste Sommer strandede c. 1 Sm. fra Hyllekrog, kommer »Hansa« nærmere ind paa dette Spørgsmaal og gør herunder gældende, at Kaptajnen, uden at det kan lægges ham til Last, har haft et forældet Søkort om Bord.

De nærmere Omstændigheder er følgende:

Skibet fik i Buenos Aires en Ladning Korn til St. Petersborg via Kaiser Wilhelm Kanalen. Østersøkort havde Kaptajnen, som var ukendt i disse Farvande, ikke om Bord. Han forskaffede sig da i Buenos Aires Kortmateriel for £ 6; men de var fra Aar 1901.

Senere anløb han Portland i Kanalen, hvor han forskaffede sig en Sejl-Haandbog for Østersøen; men undlod at forsyne sig med sidste Udgave af Kort. Af Søforhørene fremgik det senere, at det var Kaptajnens Sag at anskaffe de fornødne Søkort til Skibet paa sin egen Bekostning.

Denne Kendsgerning gav Søretten Anledning til at rette de alvorligste Bebrejdelser imod Skibets Rederi, fordi det ikke havde forsynet det med de nyeste Søkort, medens Damperen laa i Portland. Det er ikke Kaptajnen, men Rederiet, der skal afholde Udgifterne ved et Skibs sødygtige Udrustning, og til denne hører i første Linje ogsaa, at Skibet bliver forsynet med det bedste og nyeste Søkortmateriel.

Sørettens Kendelse lød ordret:

»It is clearly the duty of the managing owner of a ship, to see to her equipment, and it is equally clear that proper and sufficient charts are essential parts of a ship's equipment. — The managing owner of the »Snowdon« should have been made responsible for his omission to supply the charts by being made a party to the inquiry, so that the court could deal with him.«

Den samme Opfattelse, som den engelske Søræts her gør gældende, siger »Hansa«, kommer ligeledes alter og atter til Orde ved de tyske Søretter. Oversøretten er endogsaa (ved Fiskedamperen »Emmy«'s Stranding) gaaet saa vidt, at den holdt det for ønskeligt, at Rederierne skulde bære Omsorg for de senere Rettelser, som blev nødvendige i de Søkort, som de forsyner deres Skibe med.

Standse Skibe i England. Det britiske Board of Trade har i Følge norske Blade i Aaret, som udløb 30. Juni, standset som usødygtige 35 Fartøjer i forskellige britiske Havne. Aarsagen var Overlastning, fejlagtig Lastning eller utilstrækkelig Bemanding. Af de 35 standse Fartøjer var ikke færre end 21 udenlandske. I alle Tilfælde var Standningen Resultatet af en forudgaaende Undersøgelse, og i alle Tilfælde blev de paalagte Foranstaltninger godvillig udført uden retslig Klage over Uretfærdighed. Kun i tre Tilfælde nægtede Mandskabet at gaa til Søs med Skibet, i de

resterende Tilfælde var de enten villige til at fortsætte Rejsen, eller de gav ingen Mening til Kende.

Blandt de standse Skibe fandtes af danske fire Dampere og et Sejlskib.

Et Skibsbygger-Eksperiment i England. Sir Christopher Furness udkastede efter Afslutningen af den store Konflikt mellem Arbejdsgiverne og Arbejderne i Skibsbygningsindustrien, den Tanke, at Arbejderne selv burde overtage et Skibsværft til Drift for egen Regning, for at de ved egen Erfaring kunde faa et Indblik i de Vanskeligheder, som Administrationen af en saadan Forretning har at kæmpe med. Det er siden bestemt, at Arbejderne skal overtage to Værfter nemlig Middleton og Harbour. Sir Christopher vil nu, føre sin store Plan endnu videre, idet han agter at foranstalte en Prøve paa, hvor hurtigt og billigt disse to Værfter kan bygge i Forhold til andre. I den Anledning vil han paa egen Regning og Risiko bestille seks Skibe ved hvert af de to Arbejdsværfter og otte Skibe hos Firmaer ved Clyde, Tees, Wear og Tyne. Skibene skal paabegyndes samtidig overalt under samme Forhold.

Sir Christophers interessante Plan, siger »Norges Sjøfartst.«, følges med spændt Opmærksomhed hos alle, som interesserer sig for Tidens Arbejdsforhold.

Sø- og Handelsretsdom Kjøbenhavn, 25. November (Ritz. Bur.) Aktieselskabet Dansk-Russisk Dampskibsselskab i Kjøbenhavn dømtes i Dag ved Sø- og Handelsretten til at betale til Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffsfahrt-Gesellschaft, Hamburg, 175 Pund Sterling i Anledning af Assistance ydet Damperen »Excellence Pleske«, der i Oktober Maaned 1906 var havareret.

Motorskibet „Rapp“ af Stockholm.

Ved Østasiatisk Kompagnis Olie-tanker i Frivhavnen henligger i disse Dage et Skib, som frembyder særlig Interesse, nemlig Motorskibet »Rapp« af Stockholm. Drivkraften i dette Skib er den saakaldte Dieselmotor, og dette er forsaavidt noget nyt, som Dieselmotorer vistnok ikke tidligere er anvendt som Skibsmaskiner uden i Forbindelse med anden Drivkraft. Saa vidt vi ved, er S/S »Rapp« i al Fald den første i sin Slags som er set i vore Farvande.

Dieselmotoren har allerede i nogen Tid været anvendt i Smaadampere paa Bodensøen; men her i Forbindelse med Elektricitet som Drivkraft af Hensyn til at overvinde Vanskelighederne ved at manøvrere med »Langsom«, »Halv-, fuld Kraft«, samt »Frem« og »Bak«, hvilket jo er nødvendige Betingelser for en Skibsmaskines Brugbarhed. Dieselmotoren egner sig som bekendt bedst til ensartet Gang.

Dieselmotormaskinerne i Skibene paa Bodensøen er saa vidt vides indrettet saaledes, at under fuld Fart virker de direkte som Skibsmaskine, medens den direkte Forbindelse med Akselledningen veksles, naar mindsket Fart eller Manøvrer forlanges — i Lighed med den Maade, hvorpaa Forbindelsen tilvejrbringes med Kabelarhjulene paa et Ankerspil — over til en Dynamo, der saa igen leverer Strøm til en elektrisk Motor. Denne sidste bliver i disse Tilfælde Skibsmaskinen, og herved opnaas let at manøvrere »Frem« og »Bak« saa vel som forskellig Fart.

Imidlertid har jo dette System den Ulempe, at der fordres flere kostbare Maskiner, og det er allsaa nu lykkedes at konstruere en Skibsmaskine, hvor udelukkende »Dieselmotoren« anvendes som Drivkraft, og saaledes er Forholdet om Bord i S/S »Rapp«.

»Rapp« er bygget i Oscarshavn i Aar, den er 32 Meter lang, 6½ Meter bred; med fuld Last, (c. 300 Tons) og c. 15 Tons Olie til Brændsel, har den et Dybgaaende af 11 Fod.

Skibet er bygget med hævet Bak og Poop, er hovedsagelig indrettet til Olietransport og har i dette Øjemed Lastrummet delt i 2 Tanke, der hver for sig rummer c. 150 Tons. Endvidere har Skibet Bundtank og en For Peak- og Agter Peak Tank til Vandballast. Agter Peak Tanken kan ogsaa anvendes til Olielast; men forøvrigt egner Skibet sig ogsaa til anden Fart, idet Lugerne er af bekvem Størrelse, og Skibet er forsynet med gode Lossegrejere. Lukafet for Folkene findes under Bakken, og Kahyt samt Opholdsrum for Styrmand, Maskinister og Restaurationspersonale findes i Poopen.

Dieselmotoren, som anvendes til Drivkraft, er en 4-Cylinders 2-Taktmaskine med c. 110 effektive HK., og giver Skibet, naar det er fuldt lastet, 6 Knobs Fart, med 260 Omdrejninger pr. Minut.

Omdrejningernes Antal, og dermed Farten, reguleres ved Tilførsel af Olie og kan varieres fra de nævnte 260 ned til 60 Omdrejninger pr. Minut ved en ganske simpel Indretning. Ligeledes skiftes Gangen fra »Frem« til »Bak« ved en enkel og sindrig Mekanisme, og i Følge Udtalelser fra saavel Kaptajnen som Maskinpersonalet skiftes Gangen hurtigere fra »Frem« til »Bak«, end det er gørligt med en Dampmaskine. I begge Sider af Maskinrummet, som forøvrigt findes i Agterenden af Skibet, findes Tanke til Oliebeholdningerne, c. 15 Tons.

Med fuld Fart bruges 21 Liter Olie pr. Time. Til Brændsel anvendes Teksas- eller Borneo-Olie.

Igangsætningen foregaar som ved andre Dieselmotorer ved Hjælp af komprimeret Luft, og i dette Øjemed findes 2 Luftbeholdere.

Efter alle om Bord værendes Udsagn har Maskinen arbejdet fuldt ud tilfredsstillende, siden Skibet gik i Fart i Juli Maaned i Aar. Den eneste Vanskelighed, der frembyder sig, er, naar Maskinen er kold, da at faa den til at gaa langsomt. I saa Fald er det nødvendigt at lade Maskinen løbe nogle raske Omdrejninger, indtil Cylindrene bliver opvarmede; men naar dette er opnaaet, frembyder den efter Sigende ingen Vanskeligheder mere.

At Driften af en saadan Damper er meget økonomisk siger sig selv, og der er da ogsaa allerede bygget et Søsterskib til S/S »Rapp«.

Maskinerne tager ringe Plads op, er lette at holde i Orden, og til deres Betjening fordres kun 2 Mand. Saa vidt vides fordres vist ikke en Gang eksaminerede Maskinmestre hertil. Alt i alt bestaar S/S Rapp's Besætning, foruden Kaptajnen, af 2 Styrmand, 2 Maskinister, 2 Dæksfolk og 2 Kvinder.

Foruden Dieselmotoren findes i Maskinrummet endnu en »Bolindermotor«, som driver en Luftpumpe og Lastpumpen; endelig leverer den Drivkraft til Spillene paa Dækket, idet Bevægelsen overføres til alle tre Spil gennem en Akselledning, som løber langs Dækket.

Der er meget, der taler for, at disse Dieselmotor-Skibsmaskiner kan anvendes med Fordel i mindre Last-Dampere, i indenrigs Fart herhjemme, og i Fart paa Østersøen, saa vel som i større Lægterfartøjer. Efter hvad vi har bragt i Erfaring, har Petroleumsfirmaet Nobel en Floddamper under Bygning; denne Damper, der skal laste ikke mindre end 3,000 Tons Olie, skal forsynes med 2 Dieselmotormaskiner, hver paa 350 effektive HK., og skal i Fart paa Wolga-Floden.

G—l.

Tysk Sørettsdom.

Ved Seeamt i Flensborg behandledes d. 20. November en Sammenstødssag mellem Dampskibet »Vendsyssel«, Kapt. Jacobæus, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn og den norske Damper »Ida«, Kapt. Beyermann. Kollisionen fandt Sted d. 27. Oktober 1908 i Andorfer See (Kaiser Wilhelm Kanal). Damperen »Vendsyssel« befandt sig med Lods om Bord paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn.

Kl. 7¼ Aften d. 27. Oktober ankrede »Vendsyssel« paa Nordsiden af Andorfer See paa Grund af en modgaaende Damper. Kl. 7¾ blev Ankeret igen lettet, og under Lodsens Kommando styredes der nu paa skraa over Farvandet, da de Vest fra kommende Skibe skal holde sig paa Sydsiden af dette. Da Skibet var ontrent en halv Skibslængde fra den røde Bøje paa Sydsiden, blev »Vendsyssel« drejet ind paa sin Kurs i Kanalen, saaledes at det havde Bøjen en Streg til Styrbord.

I dette Øjeblik saas forude om Bagbord den modgaaende norske Damper »Ida«s Toplanterner, uden at den Bagbords Lanterne dog kom til Syne. Da Skibene allerede var nær ved hinanden, gav »Ida« to korte Stød i Dampfløjten, og man hørte der blev givet Befaling til at dreje til Bagbord. Samtidig drejede »Ida« ogsaa stærkt til Bagbord.

Paa »Vendsyssel« blev der givet et Stød i Dampfløjten, da det var umuligt at dreje til Bagbord. »Vendsyssel« drejede imidlertid ikke til Styrbord, fordi Kollisionen fandt Sted straks derefter. Da Sammenstødet syntes uundgaaeligt, stoppede »Vendsyssel« Maskinen og slog fuld Kraft bak. »Ida« traf »Vendsyssel« paa Bagbords Bov, under en Vinkel paa 40° à 45°, fem Fod fra Stævnen. Sammenstødet var saa voldsomt, at den Bagbords Bov blev trykket helt over til Styrbords Siden og Stævnen knækket paa flere Steder. Da man frygtede for, at Skibet skulde synke, blev »Vendsyssel« sat paa Grund paa Sydsiden af Farvandet. Det viste sig dog, at Kollisionsskoddet holdt tæt. »Vendsyssels« Skade blev takseret til mindst 30,000 Mk. »Ida« kunde fortsætte Rejsen til Rotterdam efter en Dykkerundersøgelse.

Secamts Kendelse lød:

»Den 27. Oktober Kl. 7¾ Aften, kolliderede den norske Damper »Ida« med den danske Damper »Vendsyssel« i Andorfer See. Kollisionen er foraarsaget ved, at »Vendsyssel« forlod sin Ankerplads, før »Ida« var passeret. Kollisionen kunde maaske være undgaaet, naar »Ida« i sidste Øjeblik havde givet Bagbords Ror og slaaet bak.«

Fragtmarkedet.

Der har kun fundet ganske minimale Forandringer Sted i den forløbne Uge, og Tendensen er fremdeles allevegne flov. Donau Markedet har gjort noget Tilløb til en Bedring, men da Begæret kun er limiteret og for ganske prompte Baade, har Fastheden, som udelukkende er af forbigaaende Karakter, ingen reel Værdi. Der betalles indtil 7/9 N. C. fra Donau for »handy« Tonnage, medens Sulina betalte 7/ N. C. prompt. Sortehavet er flovet yderligere af, og saa lavt som 5/3 Odessa-London, 5/6 Dødvægt Nikolajeff/London (Kornlast) akcepteredes. Middelhavsfragterne er uforandret usle og giver alle betydeligt Underskud. I det østlige Marked har der været lidt mere Forretning, ogsaa frem i Tiden. Saaledes blev der for Ris fra Birma sluttet lidt til 17/6 à 18/ O. C. pr. Febr. og for Sukker fra Java til 23/6

U. S. eller Evropa pr. Juli. Saigon betalte 19/ for Ris til Hamburg eller Bremen pr. Marts (7500 Tons Baad). Sydaustralien sluttede igen nogle store Dampere for Korn pr. Decbr./Febr. til Rater varierende imellem 22/ og 22/6 Basis U. K. eller Kontinentet. La Plata er livløse, da Høstens Størrelse endnu ikke med blot nogenlunde Bestemthed kan fastslaaes, og fra Nordamerika holder Fragterne sig gennemgaende paa samme Niveau som forrige Uge. Østersøen kan stadig næsten ingen Tonnage tage, og de faa Fragter, der findes, giver alle Underskud. Kulfragterne til Østersøen er yderst knappe, særlig for Baade over 1600 Tons, og det er knap nok, at de usle Rater, som vi noterede forrige Uge, kan gøres. Til Middelhavet er Kulfragterne paa det nærmeste uforandret, baade fra Østkysten og Vestkysten, og fra Wales til La Plata er der sluttet til 3 à 6 d. lavere end for en Uge siden. At der fra enkelte Sider ikke næres store Forhaabninger med Hensyn til Fragterne for næste Aar fremgaar af Afslutningen af en Kontrakt over Sæsonen 1909 paa 40,000 Tons Kul fra Tynen til Kronstadt til 3/6 1/2 d. Det er ubegribeligt, at nogen Reder vil slutte saa lang Tid i Forvejen til en saa elendig Rate, og det er uheldigt at publicere det, thi den Slags Afslutninger har kun en demoraliserende Indvirkning paa hele Udviklingen. Maaske er Afslutningen ikke en Gang »bona fide«, men Publikationen kun foretaget af en eller anden samvittighedsløs Spekulant i tendentiøs Hensigt, men har Afslutningen virkelig fundet Sted, maa man haabe, at vedkommende Kontrahent maa komme til at fortryde det bitterligt, ligeledes at Rederne ikke vil lade sig influere af den.

Havarier og Forlis.

Bertha, Galease af Warberg, er d. 22. ds. paa Rejsen fra Limfjorden med en Ladning Træ strandet paa Stensnæs ved Voersaa. Mandskabet er reddet i Land af en Motorbaad. Skibet, der sandsynligvis bliver Vrag, har Assistance af Svitzers. Man har begyndt at bjerge Dækslasten.

Brunsnis, Dpsk. af Flensborg, kom d. 22. ds. paa Grund ved Hornbæk men kom med Assistance af Svitzers »Bien« atter flot og indbragtes til Espergærde for Dykkerundersøgelse. Skibet er paa Rejse fra Grimsby til Malmø med en Ladning Kul.

Efter senere Meddelelse viste det sig ved Undersøgelsen, at Skibet var ubeskadiget, hvorfor Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet.

Edendale, Dpsk. af Sunderland, der, som meddelt, d. 22. ds. kom paa Grund ved Halskov Rev, er af Svitzers bragt flot og indbragt til Slipshavn for Undersøgelse. Her viste det sig, at Skibet var læk, og at Skruen havde mistet 3 Blade, saa Fortsættelse af Rejsen ved egen Hjælp kan ikke foretages; en Del af Ladningen maa løses ved Nyborg, hvorefter Skibet maa bugseres til Kjøbenhavn for Reparation.

Mary, Dpsk. af Eshjerg, har d. 23. ds., paa Rejsen fra England til Königsberg med en Ladning Sild, været i Kollision med svensk Damp »Germania«, paa Rejse fra Göteborg til Hamburg med en Ladning Stykgods. Kollisionen fandt Sted i Keiser Wilhelms Kanalen. »Mary« fik en Del Skade.

Leon, Dpsk. af Piræus, kom d. 23. ds. paa Rejsen fra Novorossisk til Nyborg, Odense og Eshjerg med en Ladning Solsikkekager (e. 4000 Tons) paa Grund ved Knudshoved men kom atter flot ved indtrædende Højvande ved at føre Varp ud. Skibet stod ind til Nyborg, hvor en Dykkerundersøgelse vil finde Sted.

Marna, Dpsk. af Mandal, kom d. 24. ds. i Nykjøbing Havn paa Falster paa Grund, da det skulde svinges rundt. Ankeret, der var ført ud, fik ikke fat i Bunden, og Skibet blev af den stærke Strøm fort lige ned mod Christian d. IX's Bro. I sidste Øjeblik lykkedes det at faa Skibet drejet langs med Broen; her stod Skibet fast, og Kollision med denne blev undgået. (Sandsynligvis maa Dampere løse, hvor den ligger, da den har Forstavnen 2 Fod i Grunden). Skibet er ved Højvande kommet flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Harbinger, finsk fuldrigget Skib, er d. 25. ds., da det laa til Ankers paa Helsingørs Red, blevet paasejlet af Damp »Ørn« af Bergen. »Harbinger«, der er paa Rejsen fra Hjemlandet til Mobile i Ballast, fik en Del ovenbords Skade, samt mistede sit Bagbords Anker; maa reparere. »Ørn«, der fik Skade paa Bagbords Bov, afgik til Kjøbenhavn.

Ella, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 23. ds. ved Afgang fra Hamburg i Kollision med en Slæbedamp og fik saa stor Skade,

at Reparation er nødvendig, for Rejsen foretages. Slæbedampere fik en Del ovenbords Skade.

Anamba, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 23. ds. ved Afsejlingen fra Havre kollideret med Kajen og er blevet saa stærkt beskadiget, at Reparation maa foretages. Skibet er gaaet i Dok.

Dorthea, Skonnerbrig af Marstal, har d. 25. ds. i Elbmundingen været i Kollision med et tysk Sejskib. Begge Skibe blev stærkt beskadigede og er indkomne til Cuxhaven for Reparation.

Kattegat, Galease af Aalborg, paa Rejse fra Halmstad til Hjemstedet med en Ladning Trælast, sprang læk i Søen d. 22. ds. under en stærk Storm. Skibet er af Dampere »Niels Brock« taget paa Slæb og indbragt til Randers, hvor Reparation maa foretages.

Amarant, Brig af Ronne, der, som meddelt, d. 17. ds. strandede ved Kandestederne, er nu fuldstændig oprudt og forsvundet i Bolgerne.

J. C. Jacobsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 11. ds. ved Indsejlingen til Licata uklar af Bolgelyderen, tornede haardt mod denne og fik en Del Skade, som repareres i Messina.

Familiens Haab, Skonnert af Odense (?), kom d. 21. ds. paa Rejse fra Vejle til Lübeck i Ballast paa Grund i Regutykning ved Nebbe Rev, men kom med Assistance af Motorbaad atter flot.

Vegner, Motorkutter, er d. 25. ds. strandet ved Hals; Skibet, der er fuldt af Vand, har en Brislinghast inde.

Grødno, Dpsk. af Hull, er d. 25. ds. kommet paa Grund paa Saltholmen. Skibet har Assistance.

Caroline, Skonnert af Svendborg, er d. 25. ds. paa Rejse fra Tuborg til London med en Ladning Flasker strandet ved Klitmøller. Mandskabet er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft løb d. 24. ds. en Fragtdamp af Stabelen, bygget for Rederi-Aktieselskabet Transatlantica i Hamburg. Den fik Navnet »Elisabeth von Belgien« og er af følgende Hoveddimensioner: Største Længde 400', største Brede 50' 10", Dybde 27' 9". Lasteevnen er e. 7000 Tons.

Billige Skibe til Salg.

De 3 den danske Stat tilhørende af Fløkerikontrollen hidtil benyttede Kuttere

„Ægir“, „Maagen“ og „Ternen“

ca. 24 Reg. Tons, smukke Konstruktioner, bygget af Eg 1888, 1890, 1893, metafaste og metaforhuede, ca. 16,000 Pd. Jærnbjælbast, sælges samlede eller enkeltvis. — Passer for Indsætning af Motor.

Salget er udelukkende i vore Hænder.

Sløtskonnert „Rota“

meget fordelagtig, 109 Reg. Tons, 235 Tons dw., 80 Stænder. 10' Dybgaende, bygget Windau 1901 med Germ. Lloyds Klasse. Tømmer og Stætter af Eg, ligger her, billigt til Salg.

Endvidere ca. 500 Dampskibe og over 1200 Staal, Jærn- og Træsejlskibe i alle Størrelser.

Lægtene, Kuttere, Kvaaser, Lystfartsjer, Motorfartsjer og Motorbaade til Salg.

Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau

ved Charles Hvilsom

(Grundlagt 1879.)

Havnegade 21. Kjøbenhavn.

Telegramadr.: „Hvilsom.“

Telefon 4705.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe. Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.

Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

Skrættobakker i Bliknaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaase eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Bredals Gæde endnu kun 3 m Vand, men Dybden vil ogsaa her i Foråret 1409 blive foreget til 6 m. I Rendens, som fører fra Søen til Havnen, er den mindste Dybde 5³/₈ m. (Kort Nr. 138 og 187. Danske Lods, Side 146. Havne-Lods, Side 94).

2755. Lystønden »Nordre-Flint« inddraget. Sundet. Lystønden »Nordre-Flint« er inddraget.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2756. Fyr forandret. Fyrskibet »Svinhådan«, Sundet. Sterig. Fyrskibet »Svinhådan« er nu oplagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. Det viser nu rødt El-Blink hver 3 Sek. (Kort Nr. 127, 144, 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Lods, Side 249). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2534. Kjøbenhavn 1908).

2757. Fyr forandret. Grimskær. Kalmarsund. Grimskær Fyr er nu forandret og viser rødt El-Blink fra N. 26³/₄ Ø. til N. 36 Ø og hvidt El-Blink fra N. 36 Ø. til N. 38 Ø. Maskinggen og Bredegrund ligger i den røde Vinkel. I øvrigt er Fyrets Lysvinkler uforandret. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 163. Kjøbenhavn 1908).

2758. Fyr beskadiget. Lilla Blockholmsundet. Västervik. Lilla Blockholmsundet Fyr er passet og beskadiget.

2759. Lystønde inddraget. Rata Storgrund. Bottniske Bugt. Den 17de November 1908 er Rata Storgrund Lystønde inddraget.

2760. Fyrskibet »Sydostbroten« inddraget. Bottniske Bugt. I Følge Telegram fra Lods-kapitajn i Luleå er Fyrskibet »Sydostbroten« inddraget.

2761. Fyrskibe inddraget. Finland. Fyrskibene »Storkallegrund«, »Soinan« og »Storbroten« er inddraget.

2762. Ledebaker opført. Malskær Nødhavn. Bottniske Bugt. For Indløbet til Malskær Nødhavn er opført to Ledebaker:

Paa Ø-Siden af Holmen Malskær Lilleklubben en 9 m høj Stang med sort Firkant. 63° 24' N. Br. 21° 8' Ø. Lgd. Paa V-Siden af Holmen (Grilgrund) en 7 m høj Stang med hvid Trekant med Spidsen opad. 63° 24' N. Br. 21° 9' Ø. Lgd.

2763. Grande afmærket. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. I Farvandet gennem Silhholms Sund fra Pellinge til Borgå er udsat en hvid Stage med en nedadvendt Kost N. for Tekholms Grund, paa 60° 14' 40" N. Br. 25° 45' 10" Ø. Lgd., og en hvid Stage med en nedadvendt Kost N. for Fjårdstens Grund, paa 60° 14' 57" N. Br. 25° 44' 22" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2764. Fyr tændt. Memel. Tyskland. Paa S.-Molens Hoved ved Memel er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvindten: 3 Sm. Fyrbjel. 55° 43' N. Br. 21° 5' Ø. Lgd. Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2504. Kjøbenhavn 1908).

2765. Fyrskibene »Woltzig« og »Elb und Boek« inddraget. Steffiner Esf. Afmærkning i Uorden. Greiswalder Bodden. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibene »Woltzig« og »Elb und Boek« inddraget for Is. I Stralsund Farvand er Afmærkningen mellem Greiswalder Bodden og Prusitz Skanse til Deis bortrevet af Isen.

2766. Skydeøvelser. Kieler Fjord. Mellom den 7de og 21de December 1908 afholdes Skydeøvelser fra Kystbatterierne ved Kiel, mellem Kl. 9¹/₄ Fm. og Kl. 3 Em. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie Bülk Fyr—Fyrskibet »Bülk«—Stein, mod S. af Linien Friedrichsort Fyr—Kortgen Bro. Politifartøjer med gult Flag eller en rød Lanterne over Topplanterne ligger ude. Mellem Kl. 11¹/₂ Fm. og 12¹/₂ Em. skydes ikke. Den 16de og 17de December skydes mellem Kl. 5 Em. og Kl. 10 Em. Naar der skydes, hedses en rød Stander og en Kogle med Spidsen opad paa Fortøjet, hvorfra der skydes, og desuden tre røde

Balloner eller tre røde Lanterner ved Bülk Marinesignation, paa Fyrskibet »Bülk«, Friedrichsort Fyr og paa Politifartøjerne, samt tre røde Balloner ved Marinesignationerne Kiel—Disternbrook, og Pladsen er da spærret for at Søjads. Anvisninger skal udelignet følges.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2767. Vrag. Niensstedten. Elben. Tyskland. En Evert er sunket nedenfor Niensstedten, tværs ud for Slottet, tæt N. for Ledelyftholm Tinstahl og Wiltonberg Fyr overet. Der er 7 m Vand over Vraget. Bjergningsstøtøjet viser de sædvanlige Signaler.

2768. Vrag afmærket. Steindiech—Eisfleth Fyr SV. Elben. Skomerten »Angelma« er sunket i 14 m Vand, ¹/₄ Klj S. for Krausund Ledelyftholm. Paa en Mast er anbragt et rødt Flag og om Natten en hvid Lanterne. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt ved Vraget. 53° 43' 46" N. Br. 9° 27' 26" Ø. Lgd.

2769. Lystønder inddraget. Wangeroog Farvand. Jæde. I Wangeroog Farvand er Lystønderne 1, 4 og 5 ombyttet med Vintersømærkerne.

2770. Opmaalings Baaker opført. Voslapp Plate. Jæde. Paa Voslapp Plate, Innon Jæde, er rejst to, og N. for Grundten en 12 m høje Stænger med Flag og Kurve paa Toppen.

2771. Tønde udlagt. Balg. Zaidereze. Holland. I Balg er udlagt en Stumplønde paa 53° 0' 17" N. Br. 4° 53' 10" Ø. Lgd. Fortøjstønden, som laa der, er inddraget.

2772. Vrag afmærket. Fyrskibet »Haks« VSV. En grøn, spids Vragtønde er udlagt ¹/₂ Klj SØ. i Ø. for Vraget af »Nippontaa«, der ligger sunket 16 Sm SV. i V. for Fyrskibet »Haks«. 52° 46' N. Br. 3° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2552. Kjøbenhavn 1908).

2773. Lys- og Fløjetønden uden for Ijnniden er atter forsynet med Underandsklokke. Ijnniden. Lys- og Fløjetønden uden for Ijnniden er atter forsynet med Underandsklokke. 52° 28' N. Br. 4° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2462. Kjøbenhavn 1908).

2774. Due d'Albe flyttet. Fyr atter tændt. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Due d'Albe Nr. 1 ved S-Siden af Farvandet i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er flyttet til Yderenden af den 2den Underavds Dæmning, c. 50 m ud efter. Det hvide Fyr med Formærker paa Due d'Alben er atter tændt. 51° 57' 48" N. Br. 4° 8' 51" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2554. Kjøbenhavn 1908).

2775. Vrag afmærket. Krammer. Et Fartøj er sunket i Krammer. Det er afmærket med en grøn Spidsstønde og en grøn Stumplønde, samt med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. 51° 40' 39" N. Br. 4° 0' 2" Ø. Lgd.

2776. Vrag afmærket. Grevelingen. Zeegaat van Brouwershaven. I Grevelingen ligger et Vrag sunket paa 51° 41' 24" N. Br. 4° 3' 14" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler.

2777. Fyrskibet »Shouw« atter udlagt. Dunkerig. Frankrig. Fyrskibet »Shouw« er atter udlagt og Klokketønden, som midlertidig laa paa Stationen, inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2526. Kjøbenhavn 1908).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2778. Fyr forandret. Dieppe. Frankrig. Paa Grund af Forlangelsen af Ø-Molten ved det ny Indløb til Dieppe Haven er det røde, faste Fyr paa den gamle Ø-Mole nu forærket fra N. 30 Ø. til Kysten Ø. for Dieppe. 49° 56' 6" N. Br. 1° 4' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2520. Kjøbenhavn 1908).

227.

Bagfyret, paa Værftet ved Key West, vises fra et sort, pyramideformet Taarn med hvidt, lodret Stribe. Flammens Højde: 17 m.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2791. Grund rapporteret. Twelve Mile Point. Mississippi River. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. En ny Grund er fundet ud for Twelve Mile Point, tæt neden for Byen New Orleans. En Grund, som ligger paa samme Sted, har tidligere været afmærket.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2792. Skiver udlagt. Iles d'Hyères. Frankrig. I Grande Passe ved Iles d'Hyères ligger indtil Udgangen af December 1908 to meget store Skiver. Den V.-lige ligger paa 43° 0' 18" N. Br. 6° 16' 48" Ø. Lgd., den Ø.-lige paa 43° 0' 55" N. Br. 6° 20' 5" Ø. Lgd. Naar der skydes, skal der navigeres med Forsigtighed i Forvandet.

2793. Dybde. Livorno Havn. Italien. I Livorno Forhav er der en Strækning, paa hvilken der kun findes 7,5 m à 6,5 m Vand.

2794. Havarbejder fuldført. Fyr tændt. Amalfi. Italien V.-Kyst. Ved Amalfi er Molen nu forlængt 3/4 Kbl i S. 79° Ø. Paa dens Hoved, 650 m S. 70° V. fra Taarnet Atrani, er tændt et rødt Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blnk 3 1/2 Sek., Marke 1 1/2 Sek. Pøl ved et lille Fyrhus. Lystonden uden for Molen er inddraget og det midlertidige Fyr slukket.

2795. Dybde aftaget. Barletta Havn. Italien Ø.-Kyst. I Barletta Havn er Dybden aftagen, saa at der flere Steder kun er 4,5 m Vand. Med 4,5 m Dybde gaende man ikke komme V.-Molens Hoved nærmere end 3/4 Kbl.

2796. Somærke opført. Malmiska Havn. Øen Veglia. Golf von Fiume. Østerrig-Ungarn. Ved Grunden paa S-Siden af Indløbet til Malmiska Havn er der i 1,5 m Vand, e. 1/2 Kbl N. 55° Ø. fra Havnefyret, rejst en 5,0 m høj Jernstang med to sorte og hvide Skiver. 45° 7,5 N. Br. 14° 31,5 Ø. Lgd.

2797. Grunde. Balikos Bay. Bosphorus. Tyrkiet. I Bugten N. for Hunkiar Iskalessi ligger følgende Grunde: En 7,5 m Grund 0,5 Kbl S. 78° V. fra NV-Hjørnet af Pieren, som ligger 0,5 Kbl N. for Hunkiar Iskalessi. Pieren: 41° 8' N. Br. 29° 4' Ø. Lgd. En 7,5 m Grund 1/2 Kbl N. 84° V. fra samme Ufers NV-Hjørne. En 2,5 m Grund 1/2 Kbl N. 75° V. fra samme Piers NV-Hjørne.

2798. Fyr slukket. Taagesignal flyttet. Poti. Rusland. Ved Poti Havn er det hvide, sidste Fyr paa Hjørnet af den ydre Bølgebrøder, 137 m S. 34° Ø. fra dens Forlængelses N.-Ende, slukket. 42° 10' N. Br. 41° 37' Ø. Lgd. Taageklokken ved Fyret er flyttet til den ydre Bølgebrøders Forlængelses N.-Ende, men den kan kun henvittes, naar Vejret tillader det.

2799. Lystønder flyttet. Alexandria. Egypten. I Alexandria Harbour er Pivot Lystønde, der viser rødt Lys, flyttet 60 m N. 6° V. hen og ligger nu 676 m S. 9° V. fra det røde Fyr med Formærkelser paa Bølgebrøderen, som ligger paa 31° 10' N. Br. 29° 50' Ø. Lgd.

Lystønden, der viser grønt, fast Lys, ud for Bølgebrøderen, som bygges fra Quarantine Port, er flyttet 23 m N. 48 V. hen, og ligger nu 583 m S. 31° Ø. fra det røde Fyr med Formærkelser paa Bølgebrøderen.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2800. Dybde aftaget. Suez Bay. Røde Hav. Paa 8,5 m Grunden, 7 Kbl S. 10° V. fra Newport Rock Fyr, er der fundet 7,5 m Dybde. 29° 52' N. Br. 32° 32' Ø. Lgd.

2801. Grund fundet. Maintirano. Madagascar V.-Kyst. En 3 m Grund

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Sundsvall 25./11. til Skutskär. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 18./11. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. Almeria 24./11. til Valencia. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 23./11. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Riga 22./11. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 21./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 19./11. til Kristiania. — Arno, Strubberg, ank. hertil 21./11. — Aurora, Fischer, pass. Quessant 21./11. for Livorno. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 26./11. — Beira, Lunge, afg. Gibraltar 25./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 25./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Abo 24./11. til Alicante. — Chr. IX, Holm, afg. Neapel 23./11. til Messina. — Dagmar, Bogvad, ank. Alicante 22./11. — Douro, Søberg, ank. Antwerpen 24./11. — Esbjerg, Strufve, ank. Antwerpen 22./11. — Florida, Andersen, afg. Sunderland 25./11. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 23./11. — Garonne, Kromann, pass. Dover 23./11. hertil. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 21./11. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 21./11. til New York. — Hengest, Munch, ank. Libau 25./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 24./11. til Algier. — Jolanta, Simonsen, ank. hertil 24./11. — Kasan, Hansen, ank. Libau 19./11. — Kentucky, Audresen, afg. Kristiania 18./11. til Biston. — Kiew, Jørgensen, ank. Reval 18./11. — Kursk, Gommesen, ank. Königsberg 22./11. — Leopold II, Tycho-Rasmussen, afg. herfra 24./11. til Windau. — Loire, Crignon, ank. Riga 23./11. — Louise, Kruse, pass. Brunsbüttel 22./11. for Bordeaux. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 22./11. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Reval 21./11. — Moskow, Meldahl, afg. Kramfors 25./11. hertil. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Smyrna 24./11. — Nordjylland, Kragh, ank. Loudon 22./11. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 25./11. for Rouen. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./11. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./11. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Filadelfia 25./11. — Perm, Christensen, ank. Libau 25./11. — Pregel, Iversen, ank. hertil 24./11. — Ribehuus, Bonnelykke, afg. herfra 24./11. til Riga. — Saga, Wiberg, afg. Riga 22./11. til Antwerpen. — Saxa, Larsen, afg. Skutskär 24./11. hertil. — Seine, Damp, ank. Havre 25./11. —

Texas, Lissuer, ank. hertil 18./11. — Tiber, Beck, afg. Cardiff 25./11. til Messina. — United States, Wulff, ank. hertil 24./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cardiff 20./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Bristol 18./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Savona 19./11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 22./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Cardiff 19./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 21./11. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Dunkerque 22./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Preston 24./11. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Stockholm 21./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kronstadt 22./11. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Papenburg 21./11.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Methil 23./11. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 20./11. — Hamlet, Reese, ank. Swinemünde 22./11. — Helge, Olsen, ank. Brake 10./11. — Rolf, Olsen, ank. Newcastle 22./11. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afg. Newcastle 21./11.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, passeret Gibraltar 22./10. til Dundee. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Norrköping 21./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Arbroth 21./11. — Nexos, Basse, afg. Parnau 22./11. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, afg. Blyth 24./11. til Abo. — Ellen, Hansen, ank. Stugsund 23./11. — Fylla, Christensen, afg. Emden 23./11. til Marseille. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 24./11. — Napoli, Brinch, ank. Wiborg 22./11. — Norma, Schifff, passeret Helsingør 24./11. til Ostende. — Alfa, Lauritsen, ank. San Felin 23./11. — Hebe, Gregersen, passeret l'Quessant 21./11. til Rotterdam. — Inger, Larsen, afg. Sevilla 23./11. til Denia. — Johanne, Mikkelsen, ank. Goole 24./11. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Rostock 22./11. — Laura, Pedersen, ank. Marseille 23./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Swansen 24./11. — London, Bon, ank. Tyne Dock 21./11. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 21./11. til Boness. — Bryssel, Kaas, ank. Tyne Dock 24./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Rouen 21./11. til Newport. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Sfax 21./11. — Roma, v. Thun, ank. Ghent 24./11.

København. Hafnia, Hausen, ank. Blyth 25./11. — Russia, Poulsen, ank. Rotterdam 22./11. — Carl Hecksher, Størck, (Fortsættes efter „Danske Havne“.)

er fundet uden for Mainitirano, fra Nossy Maryony i N. 59° Ø., og fra Bane Bayfield i S. 37° Ø. 18° 14' 29" S. Br. 43° 51' 27" Ø. Lgd.

2802. Tonde inddraget. Ala Gale (Whale Rock). Galle. Ceylon S.-Kyst. Den røde Tonde $\frac{1}{4}$ Sm S. for Ala Gale, i det V.-lige Indløb til Galle Harhour, er permanent inddraget. 6° 1' N. Br. 80° 10' Ø. Lgd.

X. Astens Ø.-Kyst med Japan.

2803. Tønder inddraget. Belawanggul. Deli Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. I Belawanggul er Spidskomde Nr. 1 og 4 inddraget. 3° 51' N. Br. 98° 44' Ø. Lgd.

2804. Løb lukket under Uddykning. Junk Channel. Wusung River. China. Junk Channel, S. for Gough Island i Wusung River, er foreløbig lukket for Dampere paa Grund af Uddykningsarbejder. 31° 20' N. Br. 121° 32' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2587. Kjøbenhavn 1908).

Karantænebestemmelser m. m.

2805. Bestemmelser angaaende Koffardiskibes Forhold, naar de i russiske Farvande træffer russiske Krigsskibe. Bestemmelser angaaende Koffardiskibes Forhold, naar de ankommer til et Sted i russiske Farvande, hvor russiske Krigsskibe ligger til Ankers:

Et Skib, der ved Ankomsten til en Bugt eller Mundingen af et Sund, ser en Eskadre til Ankers, eller at Lyskastere er i Virksomhed, skal nærme sig med den største Forsigtighed og nøje følge Befalinger, som gives ved Prøjning, Tegn eller Signaler.

Vagtfartøjer, der fører blaat og hvidt vandret stribet Flag eller tre Lanterner lodret for hinanden, ligger ude.

Viser Fartøjet tre røde Lanterner eller tre Balloner lodret for hinanden, er Adgangen til Bugten eller Sundet forhødt. Viser Vagtfartøjet det hvide og blåe Flag eller tre hvide Lanterner, er Adgang tilladt efter Vagtfartøjets Anvisning. I Sin Alstand fra Eskadren skal Skibet afvente Vagtfartøjets Anvisning. Et Kanonskud fra Vagtfartøjet er Signal for, at Skibet skal stoppe og afvente Vagtfartøjets Anvisning.

Giver Vagtfartøjet intet Signal, kan Skibet staa ind i Bugten eller Sundet, det man dog ikke løbe ind mellem Eskadrens Skibe, men skal gaa mellem disse og Kysten.

Følger et ankomende Skib ikke disse Bestemmelser, giver Vagtfartøjet et løst Skud og naar denne Advarsel ikke efterkommes, et skarpt Skud.

Bestemmelser for at private Skibe skal vige af Vejen fra Eskadrens Kurs: I russiske Farvande skal enhver privat Skib, som nærmer sig Krigsskibe, i Tide træffe Fornødsalting til at vige af Vejen for Eskadren.

Er det alligevel nødvendigt at et Skib, hvad enten det er et Dampskib eller et Sejlskib, man vige af Vejen fra Eskadrens Kurs, behøver det forreste Skib i Eskadren et Signal efter de internationale Bestemmelser og tillige tre røde Balloner eller tre røde Lanterner og sætter Lyskastere i Virksomhed. Ved dette Signal skal enhver Skib øjeblikkelig vige af Vejen og holde sig ude af Eskadrens Kurs.

Følger Skibet ikke disse Bestemmelser, affyres et løst Skud, og naar denne Advarsel ikke efterkommes, et skarpt Skud.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nye Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Frankrig:

Haie de la Gironde.

N 5255 Golfe de Saint-Tropez.

† 1007 Golfe de Saint-Tropez ou de Grimand.

† 1010 Environs de Port-Miou, de Cassis et de la Girotte.

† 5255 Golfe de Saint-Tropez. (Edition provisoire).

England:

Supplement 1908, til Mediterranean Pilot, fourth Edition. 1905. Ret-

tet til 15de Oktober 1908. Pris: 6 d.

Japan:

R 102 Tokyo Katwan to Kishu o Shinn.

Holland:

N 280 Zuid-Chinesche Zee, Noord- en Grod-Naleens-eilanden. 1: 200,000.

Pris: 1,75 fl.

Rettelser. Baakerne, som afmærker Telegrafkablet V. for Saizou, er overet i S. 40° V. og ikke i S. 40° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2622. Kjøbenhavn 1908).

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 tilvebragt 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 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 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 Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. 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: 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 ombord 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>Skibaafgift 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.</p> <p>Petroleumskaier 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 Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering 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: 95 Ø. 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 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 Ræden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan (nå for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge 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 Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra 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, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissenærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, 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 vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. 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 Ø.	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. 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. Tønde	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton. Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. 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 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Brædde er 33' Vandlinjen, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. 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, 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. Ud. 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 Skibssmedje.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbansspor 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: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbansspor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formår 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 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+1 Mellen: 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
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 Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6', Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspegene 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 besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Mæskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land. ogsaa mindre Dampere, Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

ank. Swinemünde 23./11. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 12./11. — Normannia, Eriksen, afg. Cardiff 19./11. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 24./11. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 19./11. — Livonia, Lindberg, afg. Newcastle 13./11.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patria, Nielsen, afg. Newport Mon 21./11. — Gratia, Sørensen, afg. Wiborg 17./11. — Astoria, Neergaard, ank. Milasso 18./11.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Neufahrwasser 25./11. — Gallia, Nielsen, afg. Memel 22./11. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Riga 23./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. West Hartlepool 16./11. — Kotonia, Rasmussen, afg. Barry 19./11.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Rotterdam 24./11. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 6./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Königsberg 20./11. — Estonia, Winckler, afg. Grangemouth 19./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Hull 24./11. — Selandia, Troensgaard, ank. Ghent 25./11. — Secalia, Jensen, ank. Marbella 20./11. — Frumentia, Andersen, afg. Marbella 11./11. — Boscia, Skovgaard, afg. Cardiff 21./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 24./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Riga 18./11. til Grangemouth. — Brattingsborg, Suenson, ank. Aalborg 26./11. — Flynderborg, Andersen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Frederiksborg, Fischer, ank. Reval 23./11. — Frederiksberg, Albertsen, afg. Windau 19./11. til London. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Brest 16./11. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 23./11. til Barry. — Rosenborg, Schultz, ank. Korsør 23./11. — Skanderborg, Jensen, afg. Antwerpen 22./11. til Sunderland. — Stegelborg, Lund, ank. Livorno 23./11. — Stjerneborg, Lund, afg. Königsberg 22./11. til London. — Søborg, Hansen, afg. Marseille 23./11. til Benisaf. — Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 14./11.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. West Hartlepool 23./11. — Klampenborg, Thygesen, ank. Pomaron 23./11. — Marselisborg, Larsen, ank. Danzig 19./11. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./11. — Skodsborg, Agerlin, ank. Livorno 24./11. — Tuborg, Smidt, afg. Barry 25./11. til Genna. — Ulfborg, Møllerup, afg. West Hartlepool 23./11. til Kjøbenhavn. — Vordingborg, Palsbo, ank. Ghent 25./11.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Ghent 21./11. til Pillau. — Dansborg, Kühl, afg. Elsfløth 24./11. til Livorno. — Jægersborg, Larsen, afg. Riga 17./11. til Dunkerque. — Kallundborg, Nielsen, ank. West Hartlepool 21./11. — Taarnborg, Matzen, afg. Dunkerque 24./11. til Methil.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. London 22./11.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Kjøbenhavn 21./11.

Sjøldborg. Skjøldborg, Møller, afg. Libau 19./11. til London.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, afg. Libau 25./11. til Grimsby. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Calais 24./11.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Ghent 22./11.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Riga 17./11.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, afg. Middleborough 24./11. til Antwerpen. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 18./11. — Samui, de Fine Licht, ank. Singapore 24./11. — Tranquebar, van Deurs, afg. Calicut 17./11. til Port Said. — Sibirien, Madsen, ank. Singapore 23./11. — Anamba, Kjær, ank. London 21./11. — Cathay, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 25./11. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. — Indien, Berg, Delagoa Bay 14./11.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Rambusch, afg. Portlaud 21./11. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. Samarara 21./11. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 19./11. — Helene, Sørensen, afg. Libau 25./11. — Sjølland, Sonnichsen, afg. Neufahrwasser 24./11. — Agnete, Petersen, ank. Svendborg 24./11. — Herminia, Hansen, pass. Holtenau 21./11. vestg. — Alice, Schultz, ank. Kiel 16./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. St. Lucie 16./11. til New York. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Sfax 11./11. — Krouprinsesse Louise, Petersen, afg. Kjøbenhavn Red 23./11. til Norrkøping. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn Red 24./11. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 19./11. — Nordland, Møller, ank. Tyne Dock 24./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Helsingborg 23./11. — England, Andersen, passeret Gibraltar 19./11. til Ipswich. — Holland, Poulsen, ank. Middelfart 21./11. — Rusland, Madsen, ank. Carthage 20./11. — Dronning Olga, Petersen, ank. Stettin 20./11. — Annette Furness, Larsen, ank. Dunkerque 22./11. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 17./11. — Europa, Hansen, afg. Methil 24./11. til Savona. — Tyskland, Danstrup, afg. Burntisland 24./11. til Honfleur. — Frankrig, Friis, ank. Libau 20./11. — Belgien, Nielsen, ank. Neapel 23./11.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxeløund 18./11. til Newport. — Fulton, Jørgensen, ank. Newcastle 22./11. — Edison, Sørensen, afg. Fredericia 22./11. til Leith. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 13./11. til Livorno. — Washington, Nielsen, ank. Ghent 23./11.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Windau 19./11. — Vera, Thing, ank. Scamah 22./11. — Freja, Nielsen, afg. Wismar 21./11. til Antwerpen.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 26./11. til Korsør. — Rinfaxe, Faber, ank. Burntisland 22./11. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Kotka 25./11. til Lübeck.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Antwerpen 11./11. — Allan, Nielsen, ank. Bouess 24./11.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bona 25./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Gefle 20./11. — Martha, Christensen, afg. Gelle 26./11. — Elna, Ratbje, ank. Nizza 25./11. — Therese, Pedersen, afg. Susa 21./11. — Simone, Møller, ank. Norrsundet 19./11. — Jeanne, Løfler, ank. Nizza 24./11. — Vera, Kiso, afg. South Dock 16./11. — Daisy, Lagesen, afg. Gefle 18./11.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Trångsund 23./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Brügge 25./11. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Emden 25./11. — Hans Tavsén, Klaaborg, ank. Calais 20./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Burntisland 21./11. — Ajax, Brøsen, ank. Methil 24./11. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. West Hartlepool 23./11. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Borgå 24./11. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Blyth 24./11. — N. F. Hoffding, pass. Kjøbenhavn 24./11. nordg.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, ank. Genua 24./11. — Ætina, Pedersen, afg. Lemvig 22./11. til N. Idefjord. — Ella, Olsen, afg. Døverodde 20./11. til Aalborg.

Rønne. Ane Cathrine, ank. Flensborg 15./11. — Karen, ank. Rio Grande 15./11. — Lauretine Emilie, ank. Kolberg 15./11. — Hermod, ank. Kjøbenhavn 15./11. — Gudmund, ank. Wismar 16./11. — Mercantil, ank. Kjøge 16./11. — Næstved, ank. Sølvborg 16./11. — Bølgén, er ank. til Kalmar.

Æra. Argo, Christensen, ank. Ronne 20./11. — Hebe, Clausen, ank. Piræus 21./11. — Ansgar, Jørgensen, ank. Cadiz 21./11. — Bonavista, Christensen, afg. New Foundland 21./11. til Gibraltar f. o. — Thea, Friis, er ank. til Marokko. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Libau 22./11. — Kiana, Christensen, afg. Burntisland 21./11. til Burten. — Noah, Christensen, ank. Genova 23./11. — Adele, Kock, ank. Svendborg 24./11. — Elise, Petersen, ank. Rodvig 24./11. — Proven, Schmidt, ank. Dakar 23./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 27. November 1908. — Motorskibet »Rapp« af Stockholm. — Tysk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende.

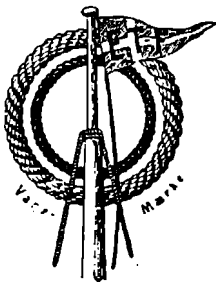
Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirktes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes
Forlang Prøvlatte eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.



Esbjerg

Tøvværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

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.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

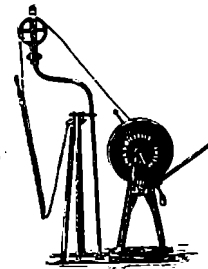
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Lodeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira.
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOE J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

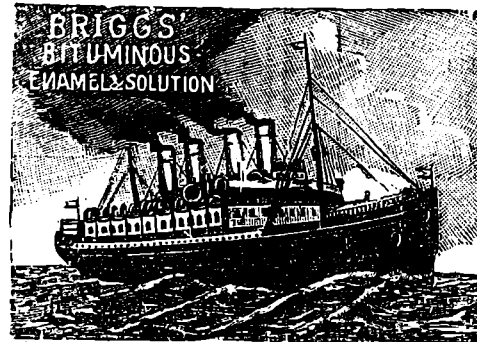
Nr. 78.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 1. December 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.



Emallien paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen paalægges kold ligesom Farve.
 Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

i. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.


 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 18.


De danske Vin- og Conservesfabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
 Kgl. Hofleverandør
 Alle Slags Conserves og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83
 — Telefoner: —
 Central 6890
 Bydepot 6252
Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød
 Frugtvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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“.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taale Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

V. Larsen. Fedevarerforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 887.

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.

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.

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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager

(sp. Sesager).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-

inventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Mæskinværksted

Gæverksbævaen.

Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.

Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.

Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibs-

fornødenheder af de bedste

Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering

Kjøbenhavn.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, B.

Telf. Øbro 1126 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Til Skibsbrug

anbefales:

Carlsberg

Pilsner
Lagerøl
Porter
Exportøl
Skattefri, lys
og mørk
Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47. Telefon 4980.

Kobbersmedie.

Undertegnede tillader sig herved at meddele, at jeg den 1. November har etableret mig som Kobbersmedemester i København med Værksted i

Vildersgade 46.

Jeg tillader mig samtidig at anbefale mig med alle Slags Arbejder, som Kobberrørledninger, Skibsarbejde af Kobber og Messing, Fortinning samt alle eventuelle Reparationsarbejder.

A. Wilson

Telefon: Byen 4210.

Telefon: Byen 4210.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eftf., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.

De bedste Varer her paa Pladsen.

Kjøbenhavn, d. 1. December 1908.

Paa et i Dag afholdt Møde i Bestyrelsen for *Aktieselskabet Dansk Søfartstidende* vedtoges det at tillade Redaktør *Emil Krogh* at fratræde sin Stilling som ansvarlig Leder af *Dansk Søfartstidende* for i en nær Fremtid at overtage et Embede i Ministeriet for Handel og Søfart.

Fratrædelsen vil finde Sted, naar Organisationen af Handelsministeriet er tilendebragt, og Ledelsen af *Dansk Søfartstidende* vil fra samme Tidspunkt blive overdraget fhv. Skibsbygger Hr. V. Krogh

Norsk Søretsdom. En Drøbak Lods har søgt Det forenede Dampskibsselskab i Anledning af, at dets Damper »Oscar II« d. 8. April i Fjor ved at passere Sundet ved Drøbak havde sat saa svær Sø ind imod Stranden, at Lodsens Baad, der laa fortøjet i Baadehavnen, led et betydeligt Havari.

Den Gang var der endnu ingen Reglementsbestemmelser om, med hvilken Fart Fartøjer maatte passere gennem Sundet ved Drøbak. Senere er der imidlertid fastsat saadanne, der paalægger større Dampskibe at passere Sundet med langsom Fart, navnlig udfor Drøbaks Havnedistrikt.

Indstævnte har gjort gældende, at naar Dampskibet ikke har overtraadt nogen Reglementsbestemmelse, har det kun udøvet sin Ret til at færdes i Sundet paa samme Maade som paa det aabne Hav, og kunde ikke ved at udøve denne Ret blive erstatningspligtigt.

Søretten kunde ikke give Indstævnte Medhold heri. »Oscar II« har vistnok Ret til at besejle Kristiania-fjorden i Lighed med andre Fartøjer, men det kan ikke have nogen Ret til at tilføje andres Ejendom Skade. Hvis Skibets Passeren af Sundet medfører særlig Fare for andres Ejendom, maa det tage de Forholdsregler, som er nødvendige for at undgaa Skadetilføjelser.

Da Lodsbaaden var forsvarlig fortøjet i Byens Baadehavn, og »Oscar II« satte sværere Bølger end sædvanligt, paa Grund af sin større Fart, uagtet Sø og Vind var stille, dømtes Rederiet til at betale en Erstatning af 75 Kr.

Om den tidligere her i Bladet omtalte amerikanske Vragødelægger »Seneca«, skriver »Deutsche Seewarte«:

Dette Skibs Udseende og Kendetegn bør enhver Sømand være kendt med, da det ikke alene er bestemt til at ødelægge Vrag, men ogsaa til at yde Hjælp i Havsnød.

Skibet er sort med en rød Stribe under Skandækket. Dæksopbygningerne er hvidmalede. Skorstenen er forsynet med lodrette røde, hvide og blaa Striber, og paa Fokkemastens Signalraa findes to sorte Balloner, den ene under den anden. Det maa erindres, at det som oftest ikke er nødvendigt selv at se »Seneca« for at kunne tilkalde Hjælp til sig selv eller andre Skibe, som er i Havsnød. Det er tilstrækkeligt, naar et Vrag, eller et i Nød værende Skibs Stilling bliver observeret af, eller meldt til en Damper, som er forsynet med traadløs Telegraf. Denne afgiver da Melding til Kyststationerne, der da dirigerer den altid parate »Seneca« til Stedet.

Alle Signalstationer paa den amerikanske Atlanthavskyst modtager ved Afstandssignaler eller almindelige Flagsignaler, Meldinger om Skibe i Havsnød eller Hindringer for Skibsfarten og lader dem gaa videre.

Ulykkestilfælde. Nyborg, d. 29. Novbr. (Ritz. Bur.) Styrmand Gottlob paa Svitzers Damper »Frederikshavn«, kom i Dag under Bugsering af den engelske Damper »Edendale« i Klemme ved Slæbetrossen og blev

saa haardt kvæstet, at han kort efter afgik ved Døden. Den forulykkede var hjemmehørende paa Fyen.

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.

Navigationsvæsnets Ordning.

Fra Føreren af S/S »Indien«, Hr. Kaptajn H. P. Berg, har vi modtaget nedenstaaende Indlæg, der vil blive læst med betydelig Interesse.

Det bør imidlertid erindres, at Forfatteren, paa det Tidspunkt da Artiklen er afsendt, ikke kan have vidst Besked med Dannelsen af den ny Regering og de heraf følgende ændrede Vilkaar for Skibsfartens Anliggender.

Nu nærmer den Tid sig vel snart, da et Lovforslag om Navigationsvæsnets Ordning kan ventes at blive forelagt Rigsdagen. Hvorvidt Flertallets eller eventuelt begge Kommissions Betænkningerne er bleven lagt til Grund for det i den røde Bygning udarbejdede Lovforslag, ved man jo ikke, men man har jo Lov at haabe, at det bedste, og det for vor Stand mest gavnlige, bliver plukket ud af begge Betænkningerne, og at klartseende og uheldede Mænd paa Grundlag heraf bygger et Lovforslag, som saa i Rigsdagen kan blive yderligere affilet og tilpasset. Ja, alt dette har man jo Lov til at haabe; men at det skulde gaa saaledes ganske af sig selv, tror jeg dog ikke. Sagen er jo som bekendt, at Ministeriet, der faar Lovforslaget til Udarbejdelse, ikke har nogen paa Handelsmarinens Omraade sagkyndig Konsulent, og det er jo ganske umuligt, at Ministeriets Embedsmænd, selv om de er aldrig saa dygtige, skulde kunne afgøre, hvorledes Ordningen af Navigationsvæsnets bør være, for at den kan blive til størst mulig Gavn og Fremgang for vor Skibsfart og for Navigatorstanden. Lige saa ringe Anledning er der til at tro, at Lovforslaget i Rigsdagen kan blive tilpasset paa rette Maade, thi det er jo en sørgelig Kendsgerning, at der ikke blandt Rigsdagens mange Medlemmer findes en eneste Sagkyndig paa Skibsfartens Omraader, følgende er det ganske udelukket, at Lovforslaget i Rigsdagen kan faa en blot nogenlunde sagkyndig Behandling. Havde Skibsfarten blot en eneste Repræsentant paa Tinget, vilde Sagen være en ganske anden, thi da var der dog en Mulighed for, at denne Repræsentant vilde være i Stand til at fremdrage de rette Synspunkter og derved retlede andre Medlemmer af Tinget. Men naar Udsigterne for en for vor Stand og vor Skibsfart saa betydningsfuld Lov er saa daarlige, saa forekommer det mig at være paa høje Tid, at der bliver gjort Forsøg paa ad anden Vej at tilføre rette Vedkommende noget af den Sagkundskab, der mangler.

Jeg er selvfølgelig fuldkommen enig med Kaptajn Lagesen om, at her kunde Skibsførerforeningen tage Alfære, men det forekommer rigtignok ogsaa mig, at Rederne burde være mindst lige saa interesserede i, at Navigationsvæsnets ordnes paa en god og tidssvarende Maade. Naar en Reder vil købe et Skib, spørger han dog først, om det er et stærkt, godt og til hans specielle Formaal fordelagtigt Skib; Hensynet til Prisen

kommer nødvendigvis først i anden Række. Men hvor meget mere burde en Reder da ikke spørge om Dygtighed, Intelligens og Kundskaber hos de Mænd, i hvis Hænder han betror Skibet, thi af disse Mænd vil det dog til syvende og sidst afhænge, om Skibet sejler heldigt og tjener Penge. Derfor mener jeg, det vilde være naturligt, om Rederorganisationerne i Forbindelse med Skibsførerforeningerne gjorde deres Indflydelse gældende og søgte at medvirke til, at en eventuel Lov om Navigationsvæsnets Ordning blev saa god og formaalstjenlig som mulig.

For at Navigationsvæsnets kan blive tidssvarende, forekommer det mig at være uomgængelig nødvendigt, at Staten yder et større aarligt Tilskud, at Handelsmarinens Mænd faar Lod og Del i Ledelsen, og at Fordringerne skærpes betydeligt til de Eksaminer, der skal give Adgang til at føre Nutidens større Skibe saavel i Tramp- som i Passager-Fart.

De Mænd, der skal være de Kommanderende i Skibene, skal i Kundskaber og Dannelse staa paa Højde med og helst lidt over alle de mange andre, der udgør Skibenes Besætninger, og de bør ikke staa under Gennemsnittet af de Forretningsmænd, Embedsmænd etc., hvem de i deres Egenskab af Skibsførere faar med at gøre; hvis dette ikke er Tilfældet, vil enhver, der er lidt inde i Sagerne, kunne regne ud, hvad Følgerne bliver.

Selv med den bedste Ordning vil Navigations-skolerne selvfølgelig aldrig kunne skabe »tip top« Skibsførere og Verdensmænd ud af de unge Sømand; men det er heller ikke det, de skal — de skal blot ved Hjælp af dygtige, veluddannede Lærere bibringe dem gode, grundige Kundskaber, og saa — last not least — skal de »skille Klinten fra Hveden«.

Angaaende Kommissionsbetænkningerne er der blevet skrevet en hel Del, og det har næsten været rørende at læse alle de mange mere eller mindre dybt-følte Ord, der er blevet skrevet imod en Skærpelse af Fordringerne; det synes at være bleven til en fiks Idé hos mange, at teoretiske Kundskaber er unødvendig Ballast for Navigatorerne.

Hovedargumentet er fælles for dem alle: »Der maa kun forlanges det mindst mulige af de unge Sømand i Retning af Kundskaber og Intelligens, for ellers udelukkes de mange, som danner Kernen af vor Sømandsstand, og Grundlovens § 83 krænkes! Ællebrødsbarmhjertighed og Vaas til Hobe! Hvem vil for Alvor vove at paastaa, at »de hjærnefriske Mænd, der danner Kernen af vor Sømandsstand«, ikke ved lidt Flid og Energi og i en forholdsvis kort Tid kan lære mere, end selv Flertallets Betænkning foreslaar, og hvorledes skal man kunne tage de Mænd alvorligt, der paastaar, at Grundloven krænkes, naar det forlanges, at Navigationsundervisningen skal følge med Udviklingen, saaledes at Fordringerne til Kundskaber og Intelligens hos Navigatorerne stiger i samme Forhold, som Materiellet, hvormed der skal arbejdes, bliver kostbarere og mere kompliceret, og de Forhold, hvorunder de skal virke, bliver vanskeligere.

Skal et lille Land som Danmark kunne klare sig i Konkurrencen, saa maa vi i Flid og Dygtighed staa over og ikke under de store Nationer.

Det er af allerstørste Betydning, at der stadig er Fremgang i vor Skibsfart. Søen er fælles for alle; der er rige og store Muligheder selv for en lille Nation, og det er sikkert af vidtrækkende Betydning for vort Lands Fremtid, at vi vender Blikket udefter.

For hvert Skib, der søjes til vor Handelsflaade, oges Danmarks Magt, hver ny Rute, der oprettes, er en Landvinding, og jo mere vort gamle, smukke Flag vises paa fremmede Kyster, hvad enten det vejer over hvide Sejl eller bag en rygende Skorsten, jo kraftigere hævder vi vor Plads blandt de levedygtige og fremadskridende Nationer. Men en Betingelse for, at vi kan være med,

er, at vi strænger os an for i enhver Retning at være paa Højde med Tiden.

Port Elisabeth, d. 26. Oktober 1908.

H. P. Berg.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet 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 Nordatlantehavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa Danperruterne til Nordamerika, hører for Størstedelen til Sydranden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima oftest ligger langt mod Nord i Davis Strædet eller ved Island, medens sekundære Systemer trækker mod Øst længere Syd paa.

Østlige Vinde er ogsaa nu langt sjældnere paa Danperruterne 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 Grad 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 Mexiko Golfen forekommer »Northers« hyppigt; de træffes endnu helt ned til Colon paa Panamatangen og er der 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 NNØ. 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 New Foundland 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 taagefaldige Tid, om end Taagen ved Østranden af Bankerne som 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 Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. November, at der er blevet set en Del Isfjælde udfor og i Belle Isle Strædet samt enkelte paa New Foundlandsbankerne.

Sejlskibs ruter. 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 100 Sm. eller mere for ikke at blive trængt ind under Portugals Kyst af de der herskende vestlige Vinde.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene usorandret fra sidste Uge. Markedet er vedvarende tomt paa de fleste Havne, og de enkelte lave Fragter der sluttet for Sejlere, som er i Fart, er Kombinationsfragter for at undgaa Oplægning i Udlandet, medens der ikke gøres Forretning med Sejlere, der har fuldendt Rejser til Indlandet. Returfragter Vest fra er der fremdeles Mangel paa til danske Havne, medens Østnorge, Vestsverig og tyske Nordsøhavne har Brug for nogen Tonnage.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

153 R.-T. Is Skienfjord/London 6/9, 180 Tons Oljekager Libau/Danmark 13 Rm., 110 Sldr. D/B., Boards Norrköping/Rendsborg 17 Rm., 196 R.-T. Klid London/Danmark 11/ pr. Ton, 320 Tons Sand London/Kjøbenhavn 5/3, 220 Tons Kul Wemyss/Mullerup £ 6.15, 200 Tons Kul Blyth/Præstø £ 6.15, 370 Tons Kul Dysart/Sandefjord £ 6.10.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet stadig livløst; det milde Vejr har foranlediget nogle Befragtninger fra de pommerske Havne, saaledes fra Stralsund, som sluttede til 4³/₄ Mark for Rug og Hvede; Greifswald bød endog 5¹/₂ Mark, Barth kun 5 Mark, men det synes, som om Behovet allerede er dækket. Rostock er stadig lavere stemt og byder kun 4/ à 4¹/₂ Mark, Lübeck noterer for Kainit til danske Havne 4 à 4¹/₂ Mark, og Wismar bl. a. Spisesalt til Kjøbenhavn 4 à 4¹/₂ Mark; de slesvigske Pladser er endnu lavere og noterer for Havre 4¹/₃ Mark.

ab Kjøbenhavn sluttedes for Hvede til Svendborg 10 Øre, Bomuldsfrøkager til Åhus 2³/₄ Kr., Cimbrishamn 3 Kr. I denne Uge ventes et Par Dampere med Kager, Majs og Hvede, hvorfra der vil komme nogle Omladninger til danske, svenske og eventuelt slesvigske Havne.

ab Provinserne er sluttet nogle Skibe for Byg til Kjøbenhavn til omkring 13 Øre, samt for Hvede til Åhus 13/14 Øre.

Havarier og Forlis.

Aarstein, Dpsk. af Kristiania, der, som meddelt, efter Kollision med Dpsk. »Alma«, blev sat paa Grund ved Falsterbo, er den stærke Paalandstorn brækket midt over og maa betragtes som Vrag. Grodno, Dpsk. af Hull, der, som meddelt, kom paa Grund ved Saltholmen er af Svitizers bragt flot og ind hertil.

Løvland, Dpsk. af Arendal, er d. 28. November kommet paa Grund paa Lillegrunden, kom atter flot, men maatte sættes paa Grund Syd for Dragør, da det var meget læk. Skibet, der var paa Rejsen fra Shields til Stockholm med en Ladning Kul, har Assistance af Svitizers.

Vriendschaap, hollandsk Kuf, er paa Rejsen fra Kristiania til Hjemstedet sprunget læk og sat paa Grund mellem Skiverne og Kandestederne. Besætningen, 3 Mand, reddedes af Kandestedernes Redningsbaad.

Zelandia, Dpsk. af Ghent, er paa Rejsen fra England til Königsberg med en Ladning Kul, strandet udfor Ronne Havn.

Ørn, Dpsk. af Bergen, er nu indgaet til Helsingør for Reparation, efter at have været i Kollision med »Hashinga«, som tidligere omtalt.

Maria, Dpsk. af Mariapol, der, som meddelt, har været paa Grund i Drogden og bragtes herind af Svitizers, har nu lossat sin Last ved Larsens Plads og ligger i Flydedokken. Skibet har betydelig Bundskade.

Valdemar, Dpsk. af Kjøbenhavn, er strandet ved Stavnager og er Vrag. En Del af Lasten driver i Land. Skibet var paa Rejsen til Norge. »Valdemar«, der tilhørte Det forenede Dampskibsselskab, var bygget i 1866 og maatte 496 Netto Reg. Tons.

Leif, 3/m. Skonnert af Rndkjøbing, har paa Firth of Forth været i Kollision med en Trawler og er indkommet til Leith med svar Skade i Boven og med Tab af Bøvspryd.

Skinfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra England med en Ladning Kul kommet paa Grund paa Halskov Rev. Svitizers assisterer.

Noah, Barkskib af Kivik, er paa Rejsen fra Kings Lynn til Åhus med en Ladning Kul, strandet udfor Ferring og er fuldstændig Vrag. Redningsbaaden fra Lilore reddede efter store Anstrængelser, hele Besætningen, 8 Mand.

Antwerpen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen efter en meget haard Rejse fra Kjøbenhavn. Skibet har mistet en af sine Baade og faaet en Del oven Bords Skade.

Bore, Dpsk. af Stockholm, har paa Rejsen fra Kalmar til Lübeck med Stykgods, faaet en alvorlig Maskinskade, og blev ved Sandhamn taget paa Slæb af Dpsk. »N. F. Høffding«, der indbragte »Bore« til Ystad.

Billige Skibe til Salg.

De 8 den danske Stat tilhørende af Flakerikontrollen hidtil benyttede Kuttere

„Ægir“, „Maagen“ og „Ternen“

ca. 24 Reg. Tons, smukke Konstruktioner, bygget af Eg 1888, 1890, 1893, metalfaste og metalforhudede, ca. 16,000 Pd. Jærnbjallast, sælges samlede eller enkeltvis. — Passer for Indsætning af Motor.

Salget er udelukkende i vore Hænder.

Slatskonnert „Rota“

meget fordelagtig, 109 Reg. Tons, 235 Tons dw., 80 Stander. 10' Dybgaende, bygget Windau 1901 med Germ. Lloyds Klasse. Tømmer og Støtter af Eg, ligger her, billigt til Salg.

Endvidere ca. 500 Dampskibe og over 1200 Staal, Jærn- og Træsejlskibe i alle Størrelser.

Lægtene, Kuttere, Kvaser, Lystfartøjer, Motorfartøjer og Motorbaade til Salg.

Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau

ved Charles Hvilsom

(Grundlagt 1879.)

Havnegade 21. Kjøbenhavn.

Telegramadr.: „Hvilsom.“

Telefon 4705.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, afg. Skutskar 28./11. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg.

Tunis 29./11. til Piræus. — Algarve, Borries, afg. Valencia 28./11. hertil. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 29./11. til Neufahrwasser. — A. N. Hausen, Paaske, ank. Dunkerque 28./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 21./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 19./11. til Kristiania. — Arno, Struberg, afg. herfra 27./11. til Riga. — Aurora, Fischer, pass. Gibraltar 26./11. for Livorno. — Baron Stjerublad, Therkildsen, afg. herfra 27./11. til Riga. — Beira, Lunge, afg. Lisbon 28./11. til Oporto. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 5./11. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Holtenau 28./11. for Alicante. — Christian IX, Holm, afg. Messina 28./11. hertil. — Dagmar, Bogvad, ank. Valencia 28./11. — Douro, Soberg, ank. Antwerpen 24./11. — Esbjerg, Strufve, afg. Antwerpen 29./11. til Aarhus. — Florida, Andersen, afg. Sunderland 25./11. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, afg. Pillau 29./11. hertil. — Garonne, Kromann, ank. hertil 26./11. — Georgios, I, Sorensen, afg. Windau 25./11. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 21./11. til New York. — Hengest, Munch, ank. Libau 25./11. — Holar, Svan, ank. hertil 29./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 24./11. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 26./11. til London. — Kusan, H. Hansen, afg. Libau 28./11. til London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 18./11. til Boston. — Kiew, Jorgensen, ank. Riga 28./11. — Kursk, Gommussen, afg. Königsberg 28./11. til Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 26./11. — Loire, Craignou, ank. Riga 23./11. — Louise, Kruse, ank. Bordeaux 28./11. — Louisiana, Ørsted, ank. Kjøbenhavn 13./11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 22./11. — Morsa, Oest Jacobsen, afg. Pernau 30./11. hertil. — Moskovo, Meldahl, ank. hertil 29./11. — Nicolaï II, Klauson-Kaas, ank. Salonica 29./11. — Nordjylland, Kragh, afg. London 29./11. hertil. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Rouen 28./11. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./11. — Oscar II, Hempel, afg. New York 26./11. til Kristiansund. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Filadelfia 25./11. — Perm, Christensen, ank. hertil 29./11. — Pregel, Iversen, ank. Riga 29./11. — Ribehuus, Bonnelykke, afg. Riga 28./11. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 28./11. — Saxo, Larsen, ank. hertil 27./11. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 28./11. hertil. — Skalholt, Larsen, ank. hertil 27./11. — Texas, Lissner, afg. herfra 29./11. til Baltimore. — Tiber, Beck, afg. Cardiff 25./11. til Marseille. — United States, Wulff, ank. hertil 24./11.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Methil 27./11. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Riga 29./11. — Peter Willemoes, Albretsen, ank. Neufahrwasser 29./11. — G. Koch, Jorgensen, ank. Emden 25./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Ajax, Brorsen, afg. Methil 28./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Aarhus 29./11. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Kjøbenhavn 28./11. for nordg. — I. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kjøbenhavn 30./11. for sydg. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Ystad 23./11.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 27./11. — Helene, Sorensen, afg. Libau 25./11. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Libau 25./11. — Agnete, Petersen, ank. Svendborg 24./11. — Herminia, Hansen, ank. Dunkerque 25./11. — Alice, Schultz, ank. Kiel 16./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. St. Lucia 16./11. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Sfax 26./11. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Norrkøping 26./11. — Urania, Clausen, afg. Libau 22./11. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 19./11. — Nordland, Møller, ank. Tyne Dock 24./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Helsingborg 23./11. — England, Andersen, ank. Ipswick 27./11. — Holland, Poulsen, afg. Middelfart 26./11. — Rusland, Madsen, afg. Gaudia 27./11. — Dronning Olga, Petersen, ank. Stettin 20./11. — Anette Furness, Larsen, ank. Dunkerque 22./11. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 26./11. — Europa, Hansen, afg. Methil 24./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Kronstadt 18./11. — Frankrig, Friis, ank. Libau 20./11. — Belgien, Nielsen, afg. Neapel 26./11.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 18./11. til Newport. — Edison, Sorensen, afg. Blyth 28./11. til Adra. — Fulton, Jorgensen, afg. Newcastle 25./11. til Livorno. — Newton, Andersen, ank. Livorno 27./11. — Washington, Nielsen, afg. Ghent 27./11. til Frederiksstad.

Frem. Austa, Bagger, afg. Windau 28./11. til Ghent. — Vera, Thing, afg. Seaham 26./11. til Königsberg. — Freja, Nielsen, ank. Antwerpen 27./11.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Trångsund 29./11. til Lübeck. — Ingrid, Winther, pass. Eastbourne 29./11. for Bordeaux. — Karen, Eriksen, afg. Kratzwick 29./11. til Kjøbenhavn.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bona 25./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Gefle 25./11. — Martha, Christensen, afg. Gefle 26./11. — Elna, Rathje, ank. Nizza 25./11. — Therese, Pedersen, afg. Susa 21./11. — Simone, Møller, afg. Gefle 27./11. — Jeanne, Løffer, afg. Nizza 28./11. — Vera, Riso, ank. Toulon 29./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 27./11.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 26./11. til Korsør. — Rimfaxe, Faber, afg. Burntisland 26./11. til Gjedser. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Kotka 25./11. til Lübeck.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cardiff 20./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Bristol 18./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Savona 19./11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 22./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 27. 11. til St. Vincent. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Burntisland 27./11. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 22./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Preston 24./11. — Alexander Shnkoff, Dahl, ank. Stockholm 21./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kronstadt 22./11. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Papenburg 21./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Stockholm 26./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Methil 26./11. — Nexos, Basse, pass. Frederikshavn 27./11. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, pass. Hirtshals 26./11. for Abo. — Ellen, Hansen, afg. Stugsund 26./11. til Graveslinos. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 24./11. — Napoli, Brinch, afg. Wiborg 25./11. til Koivusaari. — Dagmar, Mathiasen, afg. Bergen 27./11. til Pernau. — Nordsoen, Gaam, afg. Ronne 27./11. til Pernau. — Norma, Schiff, pass. Frederikshavn 25./11. for Ostende. — Hebe, Gregersen, afg. Rotterdam 27./11. — Inger, Larsen, ank. Denia 26./11. — Johanne, Mikkelsen, afg. Goole 27./11. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Kanaan 27./11. for Marseille. — Fylla, Christensen, pass. Quesant 28./11. for Marseille. — Niobe, Jessen, pass. Dungeness 28./11. for Dundee.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Swansea 24./11. — London, Bom, afg. Tyne Dock 26./11. til Stettin. — Paris, Tholander, afg. Boness 28./11. til Aarhus. — Bryssel, Kaus, ank. Tyne Dock 24./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Newport 26./11. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Sfax 21./11. — Roma, v. Thun, ank. Ghent 24./11.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Blyth 27./11. — Russia, Poulsen, ank. Rotterdam 22./11. — Carl Hecksner, Starck, ank. Swinemünde 23./11. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 12./11. — Normannia, Eriksen, afg. Cardiff 19./11. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 24./11. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 19./11. — Livonia, Lindberg, ank. Genua 26./11.

Osterseen. Cimbria, Paulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patria, Nielsen, afg. Newport Mon 21./11. — Gratia, Sorensen, afg. Wiborg 17./11. — Astoria, Neergaard, afg. Milusso 26./11.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Neufahrwasser 25./11. — Gallica, ank. Rotterdam 28./11. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Riga 23./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. West Hartlepool 16./11. — Kotonia, Rasmussen, afg. Barry 19./11.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Rotterdam 24./11. — Granaria, Jorgensen, ank. Genua 27./11. — Carbonia, Mathiasen, afg. Königsberg 28./11. — Estonia, Winckler, afg. Graugen.uth 19./11.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Altona 26./11. — Selvedia, Troensegaard, ank. Ghent 22./11. — Seccalia, Jensen, afg. Marbella 25./11. — Frumentia, Andersen, afg. 11./11. — Bescia, Skovgaard, afg. Cardiff 21./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 24./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Grangemouth 29./11. — Brattingsborg, Suenson, ank. Aalborg 25./11. — Fredensborg, Fischer, ank. Riga 28./11. — Frederiksborg, Albertsen, ank. London 26./11. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Brest 27./11. til Newport. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 23./11. til Barry. — Rosenborg, Schultz, ank. Korsør 23./11. — Skanderborg, Jensen, afg. Sunderland 27./11. til Kjøbenhavn. — Stegelborg, Lund, ank. Livorno 22./11. — Stjerneborg, Lund, afg. Königsberg 22./11. til London. — Søborg, Hansen, afg. Benisaf 27./11. til Herrenwieck. — Uranienborg, Schmidt, afg. Riga 25./11. til London.

Dampskibsselskabet af 1898. Guldborg, Ørbeck, ank. Blyth 28./11. — Klampenborg, Thygesen, ank. Pomarn 23./11. — Marselisborg, Larsen, afg. Neufahrwasser 28./11. til Liverpool. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./11. — Sødøsborg, Agerlin, afg. Livorno 27./11. til Huelva. — Tuborg, Smith, ank. Barry 25./11. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 27./11. — Vordingborg, Palsbo, afg. Ghent 27./11. til Burntisland.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Pillau 28./11. — Dansborg, Kühl, afg. Elsfleth 24./11. til Livorno. — Jægersborg, Larsen, ank. Dunkerque 26./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. West Hartlepool 21./11. — Taaruborg, Matzen, afg. Methil 27./11. til Lübeck.

Heneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Methil 28./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. London 25./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, afg. Libau 25./11. til Grimshby. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Calais 24./11.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 29./11.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Riga 17./11.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, ank. Antwerpen 25./11. — Siam, Cortsen, ank. Singapore 24./11. — Samui, de Fine Licht, ank. Singapore 24./11. — Sibirien, Madsen, ank. Penang 28./11. — Tranquebar, van Deurs, afg. Perim 25./11. — Anamba, Stmd. Kjer, afg. London 26./11. — Cathay, Thomesen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. — Indien, Berg, afg. Delagoa Bay 14./11. til Tjilatjap.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Rambusch, afg. Portland 21./11. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. Trinidad 26./11. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./11.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Dieppe 24./11. — Emanuel, Hansen, ank. Blyth 25./11.

Sejlskibe.

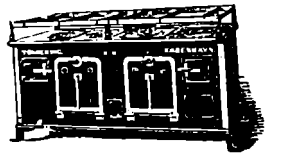
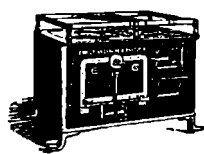
Fans. — Nordby, Sophie, Svarrer, afg. Tejgumouth 14./11. til Sevilla. — Prins Valdemar, Hansen, ank. Antwerpen 25./11.

Æra. Amor, Hansen, ank. Warnemünde 24./11. — Likka, Nielsen, ank. 24./11. til Sarpsborg. — Abba, Petersen, ank. Rügenwalde 25./11. — Sostrene, Christensen, ank. Couakry 24./11. — Kianna, Christensen, ank. Horten 26./11. — Laura, afg. Neapel 25./11. til Lissabon. — Spurven, Petersen, ank. Kiel 26./11. — Th. Lohse, Boye, ank. Halmstad 25./11. — Emilie, Friis, ank. Libau 25./11. — Marie, Boye, ank. Libau 25./11. — Immanuel, Bager, ank. Libau 25./11. — Alia, Albertsen, ank. Swinemünde 26./11. — Aerial, Christensen, ank. Fredericia 26./11. — Alma Marie, Koch, ank. Swinemünde 26./11. — Irene, Jørgensen, pass. Dover 23./11. for vestg. — Amalia, Andersen, ank. Swinemünde 26./11. — H. C. Grube, afg. Bridgewater 24./11. til Port Louis du Rhone (Frankrig). — Atlantic, Rasmussen, ank. Gelle 27./11. — Gloria, Fabricius, ank. Libau 26./11. — Karen, Albertsen, ank. Karlshamn 26./11. — Freden, Christensen, ank. Swinemünde 27./11. — I. A. Kromann, pass. Dungenes 25./11. for østg. — Neptun, Jensen, ank. Karlshamn 28./11. — Frem, Haagenen, ank. Federikssund 28./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 1. December 1908. — Navigationsvæsnets Ordning. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for December Maaned. — 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**

Skib til Salg.

Et nyt, hos mig under Bygning værende tomastet Sejlskib (Skonnert) 76 Fod langt i Kølen, 18 $\frac{1}{2}$ Fod bredt, med 6 $\frac{1}{2}$ Fod Dybgaaende, Klasse A/4 K i „Germ.-Lloyd“, af c. 125 Tons Bæreevne, er til Salg.

Luc. Mulder

Skibsbygmester

Stadskanaal. Holland.

Sømandshøjskolen, Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. maanedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch

Forstander.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Ronne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hamposejldug 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.

Fabriks



Mærke.

**F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION**
til Jern-, Staal- og Træskskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.:

KJØBENHAVN.

Berglarsen.

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 510.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 140 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophallingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

Palle Sørensen Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager. — **Sølvtorvet 4.** Telefon Øbro 1516 y. Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuhre.

BØCKMANN & NIELSEN Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Berg & Larsen
forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Løge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Levering
af Skærver og Brudsten fra
Stenbrud eller Søsten.

232 Kubikfavn Granit-skærver og 110 Kbfvn. Brudsten eller Søsten til Kjøbenhavn Amts Landeveje udbydes i Entreprise i større eller mindre Partier i Henhold til Fortegnelse og Betingelser, der fra den 28. Novbr. udleveres fra Amtsvæsenets Kontor, Østerbrogade 5^a, hvor skriftlige Tilbud indgives inden den 9. Decbr. Kl. 12.

Amtsvejsinspektøren.

En Sømand, der helst har sejlet som Styrmand, kan faa en fast Plads ved en Kulstation. Vedkommende maa være det engelske Sprog mægtig og helst kunne tale Tysk, event. andre Sprog. Billeter, mrk.: „388“, med Kopi af Anbefalinger og Oplysninger, bedes indsendt til dette Blads Kontor snarest muligt.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale **Kompasser** komplet, sidste Model.

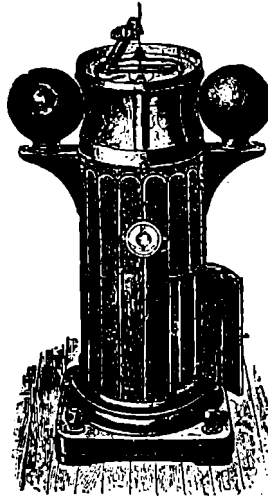
Kompasser af eget Fabrikat, komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser Baadskompasser m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Azimut- og Pøjl-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. Klkkter m. m. **Reparationer udføres.**

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter. Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra **Willes Dove & Co., Newcastle,** bør forlanges anvendt ved enhver Nybygning el. Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne i Danmark:
AXEL PRIOR AKTIESELSKAB
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud. Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

Bogø Navigationskole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende. Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns Navigationskole

er flyttet til **Ny Toldbodgade 3** Hj. af Sct. Annæ Plads Telf.: Palæ 213 x.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5. Tlf. Vester 746.

Illums Skibs- og Baadebyggeri

Middelfart

ved **C. Christiansen** anbefaler sig med Bygning af mindre Skibe samt Reparation og Kølhaling. Telefon 31. Telegr.-Adr.: „Illum“

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.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 79.

Kjøbenhavn, Fredag den 4. December 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 2063. Telegr.-Adr.: Amiante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

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.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle Skibsinventarier anbefales.
Største Lager af brugte Skibsinventarier.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 18 Compositioner til Jærn-, Staal- og træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statebanerne • • Telefon 5601</p>
---	--	--

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trafikes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

CONSTANTIN BÉNAUD

Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danakelloyd“.

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: Skibsklosetter.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME;

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Illums

Skibs- og Baadebyggeri Middelfart

ved **C. Christiansen**

anbefaler sig med Bygning af mindre Skibe samt Reparation og Kølhaling.

Telefon 31. Telegr.-Adr.: „Illum“.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“, drægtig 166¹³/₁₀₀ Netto Reg. Tons, laster c. 45 Standere og 300 Tons Kul, liggende i Svendborg, er til Salg. Skibet er stærkt og godt samt vel udrustet.

Anvises af Skibsfører Petersen, Kongensgade 15, Odense. Handel afsluttes med Sagfører Valdemar Andersen, Odense.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skib til Salg.

Skonnert „Elise“ beliggende i Faaborg, Klasse 5/6. l. 1, 119 R T., laster 212 Tons, er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører H. Hansen,
Faaborg.

Sømandshøjskolen, Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. maanedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.



Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformsøffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

OLSKIND

kemisk præpareret Olieøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908.

Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere.

Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

En **Sømand**, der helst kan taa en fast Plads ved en Kulstation. Vedkommende maa være det engelske Sprog mægtig og helst kunne tale Tysk, event. andre Sprog. Billetter, nrk.: „386“, med Kopi af Anbefalinger og Oplysninger, bedes indsendt til dette Blads Kontor snarest muligt.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Helge Stabell, Skibssingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telef. Øbro 1938 x.

Skib til Salg.

Et nyt, hos mig under Bygning værende tomastet Sejlskib (Skonnert) 76 Fod langt i Kølen, 18¹/₂ Fod bredt, med 6¹/₂ Fod Dybgaende, Klasse A/4 K i „Germ.-Lloyd“, af c. 125 Tons Bæreevne, er til Salg.

Luc. Mulder
Skibsbygmester

Stadskanaal. Holland.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 4. December 1908.

Den franske Sødygtighedslov. Den norske Legation i Paris har indberettet, at den franske Lov af 17. April 1907 om Kontrol med Skibes Sødygtighed træder i Kraft Maris 1909. Loven anordner Kontrol ikke blot med franske Skibe men ogsaa med fremmede Skibe i fransk Havn.

De vigtigste af Lovens Bestemmelser, forsaavidt fremmede Skibe angaar, er følgende:

1. Alle Skibe skal underkastes Inspektion ved Afrejsen (Art. 7). Der skal herunder paases, at samtlige Lovens Belingelser for Skibes Sødygtighed er til Stede, deriblandt at Skibet er forsynet med Lastelinie i Følge Certifikat, udfærdiget af et af Marineministeren anerkendt Klassifikationsselskab. De hidtil anerkendte Klassifikationsselskaber er det franske Bureau Veritas og Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. For Afgangsbesigtigelsen erlægges et Gebyr af 20 Francs. (Art. 51).

2. For at kunne indtage Passagerer i fransk Havn maa Skibet, inden det sættes i saadan Fart, have erhvervet en »permis de navigation« (Fartstilladelse), udfærdiget af »l'administration de l'inscription maritime« (Art. Nr. 3).

Loven aabner Adgang til Afslutning af Overenskomster mellem den franske og de forskellige fremmede Regeringer om gensidig Anerkendelse af hinandens »permis de navigation« og Certifikater om foretagen aarlig Besigtelse.

For »permis de navigation« og for de aarlige Besigtelser erlægges en Afgift af 5 Centimes pr. Brutto Ton (Art. 52). Denne Afgift bortfalder selvfølgelig, naar der med Frankrig afsluttes Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Certifikater.

Ogsaa i enkelte andre Henseender end hvad Lastelinie Certifikater angaar, vil Certifikater tages for gode af den franske Skibskontrol, naar de er udfærdiget af et af Marineministeren anerkendt Klassifikationsselskab. (»Norges Sjøfartst.«)

Anerkendelse for sømandsmæssig Dygtighed. Den danske Sejler »Thor«, skriver »Hamb. Corr.«, grundstøtte paa Rejsen fra Rio Grande do Sul til Hamburg med en Ladning Huder, paa Barren ved Rio Grande og blev læk. I Stedet for at søge Nødhavn tættede Kaptajn og Mandskab selv Skibet i rum Sø. Efter Ankomsten til Falmouth lod Kaptajnen Skibet nøje undersøge og fortsatte saa uden yderligere Hjælp Rejsen til Elben.

Som Anerkendelse af den Omsigt og Energi, som Kaptajnen og Skibets Mandskab har udvist ved denne Lejlighed, har Ladningens Assurandører bevilget Besætningen en Gratifikation af 2,000 Mark.

• Den franske Handelsflaade. Paris, 2. Decbr. (Ritz. Bur.). Paa den Sømandskongres, der for Øjeblikket afholdes her, vedtoges det at danne en Sammenslutning af alle franske Sømandsfagforeninger under Navn af »Confédération nationale des syndicats maritimes« med det Formaal at varetage alle Foreningernes Interesser og beskæftige sig med alle Spørgsmaal vedrørende Handelsflaaden og dens hurtige Udvikling.

• Om Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Valdemar«, der, som tidligere meddelt, er strandet ved Stavanger, skriver »Norges Sjøfartst.«: Bjergning var kun mulig under Forudsætning af stille eller nordlig Vind, da »Raunen« skærmer for denne. Kort efter Strandingen blæste det imidlertid op med

Kuling af Sydvest, saa Skroget knækkede og sank. Hvad der flyder op af Ladningen bjerges i Land her.

Ladningens samlede Værdi var over en halv Million Kr., hvoraf Størsteparten var bestemt til Bergen og Trondhjem. Det meste antages at være assureret, men da store Partier var kommet fra Amerika og beregnet for Juletrafikken, vil det for mange Firmaers Vedkommende hæmme Omsætningen.

»Valdemars« Forlis har vakt megen Opmærksomhed her, og mange mener, at »Jæderen« er blevet forsynet med for mange smaa Fyrlygter, som kun tjener til at vildlede Navigationen i Stedet for at vejlede den.

Folk fra Stranden meddeler, at Fyrlygten paa »Kvalbeinrauna« lyste som sædvanlig. Vejret var saa sigtbart, at Knaldsignalapparatet paa »Kvasheim« ikke var i Gang.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten fungerer i December Maaned:

Skibsfører *Jacob Holm*, Telef. H. 367,

— *Folkmann*, Chrhv. Torv, Hj. af Dronningens Gade, Telf. 29621 y.

Skibsbygger *Chr. Lund*, Telf. 4055,

Maskinmester *F. Jensen*, Willemoesg. 61.

Skibsmægler *G. Nicolaisen*, Aarhus, tidligere Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Hovedbestyrelse og Sekretær i Foreningens Afdeling for mindre Skibe er i disse Dage afgaaet ved Døden.

Fra Kronstadt telegraferes til os d. 1. December. Sidste Damper afgaaet i Dag. Navigationen lukket.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping

har udsendt Rapport over sin Virksomhed i det forløbne Aar 1907—1908, hvoraf fremgaar, at der ved Udgangen af Juni 1908 fandtes 10,472 Skibe med en Brutto Tonnage paa over 20 Mill., som var klassificeret i dette Selskab.

Heraf var 8,958 Jærn- eller Staal Dampskibe paa tilsammen 18,225,803 Tons, 1,297 Jærn- eller Staal Sejlskibe paa 1,919,560 Tons, medens 217 Skibe paa 35,813 Tons var bygget af Træ.

I det forløbne Aar klassificeredes 648 ny Skibe paa tilsammen 1,151,791 Tons i Lloyd's Register; heraf var et Dampskib paa over 30,000 Tons, 1 do. paa over 20,000 Tons, 5 do. paa over 10,000 Tons og 42 do. paa over 5,000 Tons.

Blandt Aarets Nybygninger var 9 Dampskibe paa tilsammen 76,596 Tons forsynet med Turbiner som Drivkraft.

Turbinedamperen »Mauretania«, 31,938 Tons, bygget af Swan, Hunter & Wigham Richardson Lim., Wallsend on Tyne, blev, ligesom Cunard Liniens anden store Atlanterhavs-Turbinedamper »Lusitania«, bygget under Lloyd's specielle Tilsyn efter Tegninger kontrolleret og approberet af dette Selskab. Begge Skibe har vist sig i enhver Henseende at tilfredsstille baade Redernes og Byggenes Forventninger.

Af andre Skibe, som i sidste Aar klassificeredes i Lloyds Register kan nævnes det danske Skoleskib »Viking«, Hurtigløberen, Dobbeltkrueskibet »Salsette«, som sidste Sommer laa i Frihavnen med engelske Tu-

risten. Dampskibet »Poul Pax«, som tilligemed tre andre Dampere byggedes efter J. W. Isherwoods patenterede System med Spanterne i Langskibsretning i Mod-sætning til den sædvanlige Tværskibsretning; Dampskibet »Transporter«, bygget specielt til Overføring af to Undervandsbaade til Japan, o. s. fr. Endvidere klassificeredes 14 Tank Dampere til Transport af Petroleum.

Der arbejdes for Tiden paa at indføre Lavtryks Turbiner i Forbindelse med Stempelmaskiner, og man nærer Forventning om gode økonomiske Resultater heraf i Retning af Kulbesparelse.

Antallet af Yachts og mindre Fartøjer med Motor som Drivkraft er i stadig Stigning, og Lloyd's »Register Bog«, »Yacht Register« og »Register of American Yachts« indeholder Navnene paa over 2,000 af disse, hvoriblandt Motorskonnerten »Vega« bygget i 1908 til Lloyd's Klasse af Skibsbygger J. Ring Andersen i Svendborg til Mægler Hovmand i Bandholm til Rutefart mellem denne By og København.

Reglerne for »International Rating Classes for Racing Yachts« traadte i Kraft sidste Aar; Vinderne af henholdsvis 8- og 6 Meter Klassen i Regattaen, afholdt i Forbindelse med de Olympiske Lege i London, var begge klassificeret i Lloyd's.

Af Staalværker, hvis Materiale efter forudgaaende Undersøgelser og Prøver er anerkendt af Lloyd's findes der for Tiden i England 72 og udenfor England 145. A/S. Burmeister & Wains ny Staalværk i København forventes i den allernærmeste Fremtid at blive saaledes anerkendt.

Selskabets Eksperter har i Aarets Løb prøvet 611,000 Tons Staal, 7,961 Ankere og 332,278 Favne Ankerkætting, alt i Overensstemmelse med Lloyd's Regler.

Antallet af Lloyd's Eksperter andrager 307, hvoraf de 256 er stationeret i England og de 51 i den øvrige Del af Jordkloden. I København er saaledes stationeret 4 Eksperter, som er fast lønnet og ikke tilladt at have anden Beskæftigelse. Deres Opgave er at besørge alle Besigtelser saavel i Danmark som i de svenske Sundstæder.

Foruden at tilse Arbejdet ved Nybygninger, foretager Eksperterne de periodiske Klassifikationer, som Skibene er underkastet, anordner Reparationer i Havari-tilfælde o. s. fr. I ethvert enkelt Tilfælde indsendes en udførlig Rapport over de foretagne Reparationer etc., og man faar et Begreb om, hvad dette Arbejde omfatter, naar man erfarer, at der i det forløbne Aar af Eksperterne er indsendt over 33,000 Skibs- og Maskin Rapporter til Hovedkontorerne i London.

Den aarligt udkommende Lloyd's Register Bog indeholder en udførlig Beskrivelse af ethvert eksisterende Damp- og Sejlskib paa 100 Brutto Tons eller derover, endvidere særlige Fortegnelser over Tank Dampere, Dampere med Petroleumsfyring, Navneforandringer, Skibe med sammensatte Navne, Dampskibe ordnet efter deres Nationalitet og Tonnage, Skibs- og Maskinbyggerier, Havne, Dokker, Telegramadresser, Navne paa Redere og de dem tilhørende Skibe o. s. fr.

Register Bogen, som udkom for første Gang i 1834 ved Sammenslutning af to den Gang eksisterende Register Bøger, tæller nu over 6,000 Subskribenter.

Kaptajn N. F. Tofte.

Atter er en af D. F. D. S.'s gamle Førere afgaaet ved Døden, idet Kapt. Niels Frederik Tofte efter længere Tids Alderdomssvækkelse døde d. 21. ds. Tofte var født d. 10. Septbr. 1827 og naede altsaa den høje

Alder af 81 Aar. Han tog den alm. Styrmands-Eksamen i Kjøbenhavn i 1850 og sejlede fra 1852—53 som Styrmand i Dampskibet »Flora« og førte fra 1854—55 samme Skib.

I 1856 overtog han Førelsen af gamle »Zampa«, der tilhørte Grosserer H. P. Prior, med hvilket Skib han indtraadte i D. F. D. S.'s Tjeneste i 1867. I 1875 overtog han den nybyggede »Zampa«, efter i Dundee



at have ført Tilsyn med Bygningen af Skibet. Saavel gamle som ny »Zampa« var i Fart paa Lolland, Falster, Møen og Kiel, og begge Skibe, navnlig det sidst byggede, hørte til Datidens bedste og bekvemteste Passagerbaade; de var begge Hjuldamper, og »Zampa« sejler endnu som Post- og Passagerdamper imellem Kallundborg og Aarhus, et Bevis for at den ved sin Bygning for 33 Aar siden maa have hørt til de fine Skibe. I 1878 overtog han det nybyggede Dampskib »H. P. Prior«, i Fart paa Aalborg, og 1897 overtog han Dampskibet »Kjøbenhavn« efter Kapt. Brocks Død, i Fart paa Aarhus. I Januar 1902 tog han paa Grund af svækket Syn sin Afsked fra Selskabets Tjeneste. Han var en særdeles pligtfuld og paapasselig Mand, der aldrig skaanede sig selv, og som efterlader sig et udmærket Navn, som en fortrinlig Passagerkaptajn, iblandt de mange Mennesker, som i den lange Aarrække har rejst med ham. Tofte var dekoreret saavel med Sølvkorset som Ridderkorset. Under stor Deltagelse fra Kollegers og D. F. D. S.'s Kontorpersonales Side begravedes han d. 26. Novbr. paa Garnisons Kirkegaard, hvor Provst Fenger holdt Talen; signerede Kranse var sendt fra D. F. D. S., Selskabets Kaptajner, Selskabets Begravelses-kasse med flere.

Opraab om Hjem for trængende Sømandsenker.

I Erkendelse af den store Betydning. Sømandsstanden har for vort Næringsliv, og under Hensyn til de anstrengende og farefulde Kaar, i hvilke Sømanden færdes under Udøvelse af sin Gerning, er det utvivlsomt Samfundets Pligt at støtte ham i hans Bestræbelser for at kunne se Fremtiden i Møde uden for stor Bekymring for sine Nærmestes Skæbne, om han pludselig skulde falde fra.

Vi undertegnede opfordrer derfor indtrængende danske Mænd og Kvinder til at yde deres Bidrag til

Dannelse af et Hjem for Sømænds Enker, hvortil man har tænkt sig at anvende »Sømandshjemmet» paa Christianshavn, som bestyres fra Sømændsforeningen, hvis Præsident er H. kgl. Højhed Prins Valdemar.

Bygningen blev i sin Tid opført med det Formaal for Øje at afgive billige Boliger til Sømænd. I Aarenes Løb er imidlertid Centret for Byens Skibsfart rykket Nord paa, hvorfor Bygningen nu ikke benyttes meget i sit oprindelige Øjemed. Derimod vilde den være særlig egnet til Bolig for Sømænds trængende Enker, da den hovedsagelig indeholder mindre 2- og 3 Værelses Lejligheder.

For at kunne virkeliggøre denne Tanke at omdanne »Sømandshjemmet» til en »Enkebolig» med saa mange Friboliger som muligt, henvender vi os derfor til Offentligheden med Bøn om at støtte os i vore Bestræbelser for at hjælpe trængende danske Sømandsenker.

Bidrag modtages med Taknemlighed af os under tegnede samt paa Sømændsforeningens Kontor, Baadmandsstræde 13.

Skibsinspektør *M. Bondé*,
Grønlandske Handels Plads,

Kaptajn i Flaaden *Henry Konow*,
Amaliegade 13, fungerende Formand.

Fhv. Skibsfører *Minor Rasmussen*,
Sct. Annæ Plads, 26, 2. Sal.

Kaptajn i Flaaden *S. H. Schults*,
Foreningens Formand, Østbanegade 11, 3. Sal.

Skibsreder *Th.s Sonne*,
Havnegade 21.

Fhv. Skibstømmer *H. C. Spelling*,
Wesselsgade 8, 3. Sal.

Assurancedirektør *Carl Will*.
Holmens Kanal 13.

Idet *Dansk Søfartstidende* efter Anmodning af Sømændsforeningen oplager ovenstaaende Opraab, er det os en Glæde, at kunne give den deri fremsatte Tanke vor varmeste anbefaling. Bidrag modtages gerne paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, 1ste Sal.

Red.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har Fragtforholdene intet Steds bedret sig, ja i enkelte Retninger er der endog mindre Liv at spore end for et Par Uger siden, og Sandsynligheden taler for, at der ingen nævneværdige Forandringer vil indtræde paa denne Side Nytaar. Herhjemme omkring er der næsten intet at gøre, da Ladninger baade i Nord- og Østersøfarten er saa knappe, at faktisk kun en Brøkdæl af alle de fragsøgende Baade kan finde Beskæftigelse, og selvfølgelig er Raterne nede paa det yderste Lavmaal. Da der heller intet er at tjene i andre Retninger til Dagens Rater, bliver der nu næsten daglig lagt Dampere op. En Del af vore Redere har dog tidligere paa Aaret sikret sig Beskæftigelse for Vinteren til sejlbare Fragter, saa at Skibene fremdeles kan holdes i Drift; men hvis der ingen Bedring indtræder efter Nytaar, vil Antallet af oplagte Dampere antagelig blive betydelig forøget. Det er næsten udelukkende Dampere paa 1,500, 3,000 Tons, som lægges op, idet de mindre og de større snarere kan bjerge sig under de nærværende Forhold.

Østen er fremdeles deprimeret. Bombay og Kurache kan næsten ingen Tonnage tage, men Kalkutta har sluttet lidt til 17/6 Jute til Dundee pr. prompt, 14/ à 15/ for meget store Baade pr. ultimo December, 3,75 Dollars til U. S., Rispladserne fra Birma noterer 17/6 O. C. pr. Februar.

Sortehavet etc. viser kun ringe Liv, og Befragterne finder med største Lethed Tonnage. Sidst betalte Rater fra Odessa eller Nikolajeff etc. for store Baade pr. prompt er 5/9 à 6/ Dødvægt til London eller Rotterdam, 6/ à 6/3 Hamburg, 6/9 à 7/3 N. C., medens Sulina er mer eller mindre nominel paa Basis af 6/ L. H. A. R., 7/3 à 7/6 N. C., og fra Donauen sluttedes til 8/ N. C.

Middelhavet er overbebyrdet med Dampere, hvoraf mange, særlig de store paa 4,000/5,000 Tons og derover, returnerer i Ballast til England. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 6/6 Huelva/Rotterdam, 4/6 Karthagena/Middlesbro, 6/ Garrucha/Glasgow, 3/9 à 3/10¹/₂ Bilbao/Rotterdam eller Middlesbro. For Esparto noteres kun 9/ à 10/ fra Tripolis og/eller Tunis Kysten til U. K. (2/3 Pladser).

Nordamerika har haft færre Laster at tilbyde end de nærmest foregaaende Uger, men Raterne er gennemgaaende ingen Forandringer undergaaet. Fra nordlig Havn betaltes 2/3 for Korn Basis én Lossehavn i Middelhavet, 1/9 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, medens der fra New Orleans eller Galveston betaltes 2/3 til Danmark, én Lossehavn, 2/7¹/₂ to, 2/9 tre Lossehavn. Paa Netto Charter fra Golsen sluttedes til 8/6 à 9 U. K. eller Kontinentet, 9/9 à 10/ Danmark, Basis én Lossehavn. For Kul fra Norfolk til Manilla sluttedes nogle meget store Baade til 14/.

La Plata Markedet ligger næsten ganske livløst for prompte Positioner, og næsten alle større Dampere har maattet søge op til U. S. for Beskæftigelse. Pr. 15. Januar/15. Februar har der været sluttet lidt til 12/9 à 13/9 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (O. C. ÷ 6 d. direkte Havn), medens Bahia Blanca betalte 13/ à 13/6. Man venter sig senere en Del af La Plata Markedet, men foreløbig er saavel Réderne som Befragterne tilbageholdne, da der endnu ikke foreligger noget definitivt med Hensyn til Høstens virkelige Størrelse.

Østersømarkedet er i den uslest tænkelige Tilstand, idet Laster, selv til Tabsfragter, næsten ikke findes. Fra Reval noteres af og til en lille Hørlast til Fres. 17 pr. Ton til Dunkerque eller Ghent, hvilket ogsaa noteres fra Riga, hvorfra der iøvrigt er sluttet til 18/ D/13. London, Hull eller Grimsby, Fres. 24 Antwerpen, Fres. 25 Rouen, 22/6 Cardiff og Swansea. Fra Libau er 8 à 8¹/₄ Havrebasis til London eller Rotterdam, 11 d. Rouen det bedst opnaaelige, og Königsberg noterer kun 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam. For Sukker fra Danzig eller Stettin noteres 4/3 London, 5/3 Greenock eller Liverpool.

Kulfragterne er ikke undergaaet Forandringer af videre Betydning. Til Østersøen og i Kystfarten er de dog nærmest svagere. Ekspeditionerne paa Kulpladserne er gennemgaaende gode. Blandt de sidste Befragtinger fra Østkysten nævner vi Tyne eller Blyth/Swinemünde 3/4¹/₂ (2,000), 3/9 Riga (2,000), 3/10¹/₂ Helsingborg (2,500), 4/ Königsberg (2,100), 3/7¹/₂ og 3/10¹/₂ Forth/Riga (3,000 resp. 1,800), 4/3 Stockholm (2,700), 4/4¹/₂ Bandholm (950), 3/9 Aalborg (1,500), 3/ Rotterdam (1,200), 4/4¹/₂ Rouen (1,700), 3/4¹/₂ Bordeaux (2,400), 5/9 Dunston/Marseille (5,200), 6/ à 6/3 Genua eller Spezia. Fra Cardiff blev der bl. a. sluttet til 4/4¹/₂ à 4/9 Lissabon, 6/4¹/₂ Barcelona, Fres. 7 à 7¹/₄ Marseille, 6¹/₂ Oran, 6/ Genua eller Savona, 6/ à 6/1¹/₂ Neapel, 6/3 Port Said, 9/ Colombo, 12/6 Hongkong, 5/3 à 5/6 Las Palmas. Madeira eller Tenerifa, 8/ La Plata.

Fra Sø og Land.

Overingeniøren ved Panama-Kanalen antager, i Følge »Fairplay», at den ny Vandvej vil være færdig om 6 Aar, og at Omkostningerne vil udgøre £ 53,040,000. Han tilføjer, at medmindre uforudsete Uheld skulde hænde, vil Kanalen være åben for Trafikken d. 1. Januar 1915.

Det første Jærnskip. Ved at omtale et Dødsfald blandt en af Clyde-Kanalens Ingeniører meddeler »Shipp. Gaz.» nogle Oplysninger om Bygningen af det første Jærnskip.

Den Aldodes Bedstefader, Thomas Wilson, konstruerede nemlig det første Jærnskip, »Vulcan», som blev bygget ved Monkland Kanal og sat i Vandet d. 14. Maj 1819.

Det var 61 Fod langt, 11 Fod bredt og 4 Fod 6 Tm. dybt og begyndte at sejle med Passagerer mellem Port Dundas og Fairkirk d. 15. September 1819.

Den Gang, da »Vulcan» blev bygget, kendte man ikke Vinkeljærn. Alle Naglerne blev haandsmedede og den eneste brugelige Maskine, som fandtes, var en gammel Børemaskine.

Men Mangelen af pussende Materialier og Redskaber var den mindst besværlige Del.

Wilson maatte tage det op med Spot og Haan, og man forsikrede ham, at det var Galskab at tro, at en Baad af Jærn kunde flyde paa Vandet.

Den Dag, da Skibet skulde løbe af Stabelen, samlede der sig en stor Mængde i Haab om en Fiasko; men Wilson havde dog en Allieret.

Paa Vejen til Stabelaflojningen passerede en Hob unge Mennesker nogle Arbejderboliger ved Kanalen under muntre Bemærkninger over den Galskab at ville bygge Skibe af Jærn; men en af Arbejdernes Hustruere advarede dem og spaaede, at de vilde komme tilbage med lange Ansigter. Hun fortalte dem, at da hun nylig vilde skylle sin Gryde i Kanalen, tabte hun den, og i Stedet for at synke, sejlede den nok saa nydelig ned ad Kanalen til hendes største Forbavselse; men naar hendes Grodgrøde kunde »svømme», saa var der vel heller ikke noget i Vejen for at en Jærnbaad kunde gøre det samme.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe. Sejlskibe: 6 amerikanske, 19 britiske, 1 hollandsk, 5 franske, 2 tyske, 3 italienske, 7 norske, 6 russiske, 9 svenske, ialt 58. Dampskibe: 1 amerikansk, 20 britiske, 1 kinesisk, 1 dansk, 3 franske, 3 tyske, 1 japansk, 4 norske, 1 svensk, 1 tyrkisk, 1 uruguaysk, ialt 37. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 20, Kollision 1, beskadiget af Ild 3, forsvundet 5, forladt 6, Kondemnation 22, sunket 1; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 7, beskadiget af Ild 3, forsvundet 3, forladt 1, Kondemnation 9, sunket 1.

Løvland, Dpsk. af Arendal, er bragt flot, pumpet læns, tætnet og indbragt til København af Svitzers.

Zelandia, Dpsk. af Ghent, der, som meddelt, paa Rejsen fra England til Königsberg med en Ladning Kul, kom paa Grund ved Ronne, er af Bjergningsdamperen »Valkyrien» bragt flot og ind i Rønne Havn.

Vriendschaap, hollandsk Kuf, der, som meddelt, strandede ved Kandestederne, er nu fuldstændig Vrag.

Skinfaxe, Dpsk. af København, der, som meddelt, kom paa Grund ved Halskov, er nu af Svitzers bragt flot og indbragt til Korsør for Dykkerundersøgelse.

Olgå, Dpsk., er d. 29. f. M. kommet paa Grund ved Indlobet til Dahouel; Skibet staar temmelig udsat.

Martin Nisson, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Lissabon til Valencia-Island med en Ladning Salt, haft meget stærk Storm og høj Sø, hvorved Skibet har erholdt en Del Skade paa Sejl og Takkelage.

Caroline, Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, strandede ved Klitmøller, er nu fuldstændig Vrag. Skibet var bygget i 1857.

Svaenen, Jagt af Fredericia, er d. 29. f. M. drevet ind paa Stranden i Korshavn. Skibet har ingen Skade og ligger fuldstændig torf.

Geraldine, Dpsk. af Island, er d. 28. f. M. strandet og sunket paa 10 Favne Vand ved Snefjeldsjökul paa Island. Besætningen reddet.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedpaa: Vestergade 10, København K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 1./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Piræus 2./12. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 30./11. for København. — Anglo Dune, Wiencke, ank. Königsberg 1./12. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 28./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 21./11. — Arkausas, Petersen, afg. Boston 19./11. til Kristiania. — Arno, Strubberg, ank. Riga 30./11. — Aurora, Fischer, ank. Livorno 1./12. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 30./11. — Beira, Lunge, afg. Oporto 1./12. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 3./12. hertil. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 1./12. for Alicante. — Christian IX, Holm, afg. Algier 2./12. til Lissabon. — Dagmar, Bogvad, afg. Valencia 1./12. hertil. — Douro, Mortensen, afg. Antwerpen 1./12. hertil. — Esbjerg, Straufe, ank. Aarhus 2./12. — Florida, Andersen, afg. Sunderland 25./11. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 3./12. til London. — Garonne, Kroman, oplagt her. — Georgios I, Bjorn Sørensen, ank. Hull 30./11. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 2./12. — Hengest, Munch, ank. hertil 3./12. — Holar, Svan, afg. herfra 3./12. til Reval. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 25./11. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. London 1./12. — Kasan, Hansen, afg. Libau 28./11. til London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 18./11. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Riga 3./12. til Antwerpen. — Kursk, Gommessen, afg. Königsberg 28./11. til Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 2./12. — Loire, Craignou, afg. Riga 3./12. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Bordeaux 28./11. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, oplagt her. — Morsø, Oest Jacobsen, afg. Pernau 30./11. hertil. — Moskov, Meldahl, ank. hertil 28./11. — Nicolaï II, Klauson-Kuas, afg. Salonica 1./12. til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 2./12. — O. B. Sühr, Frisenette, ank. Rouen 28./11. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./11. — Oscar II, Hempel, afg. New York 26./11. til Kristiansand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 1./12. hertil. — Perm, Christensen, ank. hertil 29./11. — Pregel, Iversen, ank. Riga 29./11. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. Riga 3./12. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 28./11. — Saxo, Larsen, afg. herfra 2./12. til Stockholm. — Seine, Dampt, ank. hertil 2./12. — Skalholt, Larsen, afg. herfra 1./12. til Reval. — Texas, Lissner, afg. herfra 29./11. til Baltimore. — Tiber, Beck, afg. Cardiff 25./11. til Marseille. — United States, Wulff, ank. hertil 24./11. — Vadso, afgik Liverpool 29./11. hertil. — Karin, Rüberg, afg. Swansea 2./12. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, afg. Cardiff 28./11. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Bristol 29./11. til Savaunah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savona 30./11. til Gibraltar. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 22./11. — Helmer Moreh, Thorse, afg. Cardiff 27./11. til St. Vincent. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Burntisland 1./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Preston 24./11. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Libau 30./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kronstadt 22./11. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Emden 29./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Burntisland 1./12. til Stockholm.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Dundee 30./11. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Sundsvall 30./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 1./12. — Nordsoen, Gram, ank. Pernau 30./11. — Nexos, Basse, ank. Antwerpen 1./12. — Gerda, Iversen, ank. Abo 30./11. — Ellen, Hansen, afg. Stugsund 26./11. til Gravelines. — Fylla, Christensen, pass. Quessant 28./11. til Marseille. — Cito, Jepsen, afg. Königsberg 1./12. til Cardiff. — Bodil, Ulfall, afg. Stockholm 1./12. til Danzig. — Dagmar, Mathiasen, ank. Blyth 1./12. — Nerna, Schiff, ank. Ostende 1./12. — Alfa, Lauritsen, afg. San Felice 28./11. til Messina. — Hebe, Gregersen, ank. Granton 29./11. — Inger, Larsen, ank. Valencia 30./11. — Johanne, Mikkelsen, ank. Tuborg 30./11. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Emden 28./11. til Genua.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Swansea 28./11. til Catania. — London, Bom, ank. Stettin 30./11. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 1./12. — Bryssel, Knas, ank. Tyne Dock 24./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Newport 26./11. — Wien, Boeck Hansen, ank. Sfaü 21./11. — Roma, v. Thun, ank. Ghent 24./11.

København. Hafnia, Hansen, afg. Blyth 27./11. — Russia, Poulsen, ank. Rotterdam 22./11. — Carl Hoeksher, Starck, ank. Swinemünde 23./11. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 2./12. — Normannia, Erichsen, afg. Cardiff 19./11. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 24./11. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 19./11. — Livonia, Lindberg, ank. Genua 26./11.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patria, Nielsen, afg. Newport Mon 21./11. — Gratia, Sørensen, afg. Wiborg 17./11. — Astoria, Neergaard, ank. Agua Amarga 30./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. London 1./12. — Gallia, Nielsen, ank. Rotterdam 28./11. — Caledonia, Storm Hansen,

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 Bjæhøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (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.

2806. Tænding og Forandring af Fyr. Thyborøn-Kanal, Nordsees. Den 4de December 1908 foretages følgende Forandringer i Belysningen af Thyborøn-Kanal:

Thyborøn-Kanal Ledefyr forandres saaledes: Bagfyret er et rødt Fyr med En-Formørkelser hver $\frac{1}{4}$ Minut. Lys e. 12 Sek., Mørke e. 3 Sek. Det lyser fra e. N. 60° Ø. gennem Ø., S. og V. til e. N. Flammens Højde: 17,2 m. Synsviddens og Lysevne: 13 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et e. 17 m højt, rødt Jerntårn med hvide Bølger, og staar 11,2 m N. $4\frac{1}{2}^{\circ}$ V. for den Ø-lige Indsejlings-Buøke. $56^{\circ} 43' 20''$ N. Br. $8^{\circ} 14' 40''$ Ø. Lgd.

Forfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser over e. 8 Streger paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 8,5 m. Synsviddens og Lysevne: 9 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Taget af et 3,5 m højt, brunt Træhus. Forfyret flyttes, eftersom Dybdeforholdene paa Havrevælen forandrer sig. Afstanden mellem Forfyret og Bagfyret er e. 830 m. Holdte overet leder Fyrene i det dybeste Vand over Revlen til Sølundeholm Vinkelfyr.

Sølundeholm Vinkelfyr:

Paa Sølundeholm tændes et flytteligt Vinkelfyr, der lyser i NV-lig Retning over e. 25° . Det viser Lys med To-Formørkelser hver $\frac{1}{2}$ Minut. I den S-lige Del af Vinklen viser Fyret grønt Lys, i den midterste Del hvidt Lys og i den N-lige Del rødt Lys. Flammens Højde: 3 m. Synsviddens fo hvidt Lys: 8 Sm. Lysevne: 10 Sm. Synsvidde og Lysevne for rødt Lys: 7 Sm, for grønt Lys: 6 Sm. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et 3,2 m højt, brunt Jernstativ. Den hvide Vinkel leder fra Thyborøn-Kanal Ledefyrlinie mellem Thyborøn-Tange og Agger-Tange til Smidre-Dyb. Fyret flyttes og drejes, eftersom Farvandet forandrer sig. $56^{\circ} 41' 1''$ N. Br. $8^{\circ} 15' 0''$ Ø. Lgd. Fyret tilses kun 1 Gang i Døgnet.

Thyborøn-Tange Vinkelfyr:

Paa Thyborøn-Tange, tæt S. for Broen, tændes et flytteligt Vinkelfyr, der er ganske som Sølundeholm Vinkelfyr. Det lyser i ØSØ-lig Retning over e. 25° . I den N-lige Del af Vinklen viser Fyret grønt Lys, i den midterste Del hvidt Lys og i den S-lige Del rødt Lys. Flammens Højde: 4,5 m. Synsviddens for hvidt Lys: 9 Sm. Synsvidde og Lysevne for rødt Lys: 7 Sm, for grønt Lys: 6 Sm. Den hvide Vinkel leder fra Sølundeholm Vinkelfyrs hvide Vinkel gennem Søndre-Dyb til Gaasliholm-Løb. $56^{\circ} 42' 3''$ N. Br. $8^{\circ} 18' 3''$ Ø. Lgd. Fyret tilses kun 1 Gang i Døgnet.

*) Reduktionslabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved akrliflig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

Skorstien fra N. 56° V. til N. 49° V., naar man er i $1\frac{1}{2}$ Kbl Afstand fra Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2710. Kjøbenhavn 1908.)

2816. Fyrskibe eller udlagt. Støtiner Hæf. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibene »Woitzig« og »Elb und Bock« atter udlagt.

2819. Fyrskibet »Palmerort« atter udlagt. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Palmerort« atter udlagt.

2820. Forandring af Fyr. Gellenstrom. Indtil det nye Fyr paa Vierendeholm Grund er i Orden, angives Indløbet til Stralsund NV-lige Farvand ved den gamle Vierendeholm Banke og et hvidt Lauternehus foran for det nye Fyrlus, der opføres 1100 m N. for Baaken. Fyret, som vistest fra Baaken, er flyttet 1100 m N. efter i Linien Vierendeholm Banke overet med Marie Kirke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1674. Kjøbenhavn 1908.)

2821. Fortøjtønder udlagt. Sønderborg Red. Als. Paa Sønderborg Red er udlagt 3 Fortøjtønder: I paa $54^{\circ} 53' 40''$ N. Br. $9^{\circ} 46' 40''$ Ø. Lgd., II paa $54^{\circ} 53' 36''$ N. Br. $9^{\circ} 46' 26''$ Ø. Lgd., og III paa $54^{\circ} 53' 31''$ N. Br. $9^{\circ} 46' 11''$ Ø. Lgd.

III. Nordsees, Nordhavet og Hvide Hav.

2822. Dybde paa Barrer. Lister—Ems. Tyskland. Paa følgende Barrer er der ved Middell Springtids Lavvande følgende Dybder: Lister Tief $4,5$ m, Norder Piep $3,5$ m, Harle $1,5$ m, Olzauer Balje $1,5$ m, Ackumer Ehe $1,5$ m, Fischer Balje $2,5$ m, Knoek, S. for Paap Sand, Ems, $4,5$ m, $4,5$ m.

2823. Vrag afmærket. Hungrige Wolf. Elben. Uddybningsmaskinen Nr. XII er sunket i 8 m Vand, Ø. for Bassenflecht—Stadersand Ledefyrlinie, tværs ud for den sorte Spidsstønde Nr. 5 ved Hungrige Wolf. Vraget er afmærket som sædvanligt og skal passeres langsomt og paa den Side, hvor der vises to sorte Balloner eller to hvide Lanterne lodret for hinanden. $53^{\circ} 41' 0''$ N. Br. $9^{\circ} 30' 32''$ Ø. Lgd.

2824. Fyr forandret. Borkum. Ems. Holland. Den faste Lysvinkel i Borkum Fyr, som lyser over Wester Ems, er forandret og lyser fra N. 71° V. til N. $73\frac{1}{2}^{\circ}$ V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2644. Kjøbenhavn 1908.)

2825. Vrag. Fyrskibet »Haaks« V. Den norske Dampet »Hvidingsø« er sunket e. 2 Sm. V. for Fyrskibet »Haaks«, og er farlig for Fiskeriet.

2826. Lystønde ombyttet med Duc d'Albe. Amsterdam. Noordzee Kanal. Den sorte Lystønde, der viser rødt Lyfyr, lige over for Sidekanal I (Oostzaan) i den Ø-lige Del af Noordzee Kanal ved Amsterdam er ombyttet med en sort Duc d'Albe, hvorfra vises et rødt Lyfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Lyn $7,10$ Sek., Mørke $2\frac{1}{10}$ Sek. Flammens Højde: $4,5$ m. $52^{\circ} 24' 3''$ N. Br. $4^{\circ} 51' 3''$ Ø. Lgd.

2827. Taagesignal i Orden. Noorderhoofd. Zeegat Hoek van Holland. Taage-sig-nalet paa Hovedet af Noorderhoofd er atter i Orden. Naar det er i Uorden, gives Taagesignal med Taagelørlønet ved Kysten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2048. Kjøbenhavn 1908.)

2828. Topbetegnelse paa Duc d'Alber. Zuiddam. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Paa Duc d'Alberne, som staar i SV-lig Retning fra Zuiddam, er anbragt røde, afkortede Kegler som Topbetegnelse, $5,5$ m over Lavvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1886. Kjøbenhavn 1908.)

2829. Fyr forandret. Rilland. Wester Schelde. Det hvide, faste Ledefyr paa Forstranden ved Rilland er nu formørket nedad Floden fra Kysten til nedenfor Spidsstønde Nr. 36. $51^{\circ} 24' 3''$ N. Br. $4^{\circ} 11' 0''$ Ø. Lgd.

2830. Vrag. Gravelines. Frankrig. Et Vrag ligger sunket i 25 m Vand, e. 2 Sm. N. 55° V. fra Spiritunden ved Haut-fond de Gravelines. To Master er ved Lavvande 4 m over Vandet. $51^{\circ} 4' 50''$ N. Br. $2^{\circ} 3' 45''$ Ø. Lgd.

2831. Vrag. Red Sand. Ooze Deep. Themsens. England. Et Vrag er sunket tæt ved Midten af Red Sand, 9 Kbl S. 90° V. fra Red Sand Tønde. To Master er over Vandet. $51^{\circ} 28' 30''$ N. Br. $1^{\circ} 1' 5''$ Ø. Lgd.

2832. Grund dannet. Well Bank S. Omtrent 2 Sm S. for Well Bank, og skilt fra den ved dybt Vand, har der dannet sig en Grund med 11 à 18 m Vand. Dens

Gaastholm-Løb Ledelyr. Der er et Bagfyrt og to Forlyr.

Bagfyret er et hvidt Fyr med Formørkelse, Lys e. 1 Sek., Morke e. 1 Sek. Det lysrer kraftigt over e. 3^o paa hver Side af Lysvinklens Midtlinie, der ligger i S. 34 1/2^o Ø. Flammens Højde: 11 m. Synsviddens: 11,5 m. Lysevnen: 17 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et 6 m højt, brunt Jernstativ, der staar 833 m S. 75^o V. fra den Ø-lige Indsejlings-Baake, paa 36^o 43' 13" N. Br. 8^o 13' 53" Ø. Lgd.

Det Ø-lige Forlyr er et grønt, fast Fyr, der lysrer kraftigt over e. 3^o paa hver Side af Lysvinklens Midtlinie, der er parallel med Bagfyrets Lysvinkels Midtlinie. Flammens Højde: e. 3 m. Synsviddens: 8 Sm. Lysevnen: 12 Sm. Linsapparat af 6te Orden.

Det V-lige Forlyr er et rødt, fast Fyr, der lysrer kraftigt over e. 3^o paa hver Side af Lysvinklens Midtlinie, der er parallel med Bagfyrets Lysvinkels Midtlinie. Flammens Højde: e. 3 m. Synsviddens: 8 Sm. Lysevnen: 14 Sm. Linsapparat af 6te Orden.

Begege Forlyr, der foreløbig staar 4 m fra hinanden, vises fra samme Bygning, et 4 m højt brunt Træhus. Punktet midt imellem Forlyrene ligger e. 1000 m S. 34 1/2^o Ø. fra Bagfyret. Bagfyret overet med det grønne Forlyr angiver Ø-Siden og overet med det røde Forlyr V-Siden af Gaastholm-Løb.

Følgende 2 Lystønder udlægges:
En hvid Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3 Sek., Blink e. 1/2 Sek., Morke e. 2 1/2 Sek., tæt N. for det Sted, hvor Sølundeholm og Thyborøn-Tange Fyrs hvide Lysvinkler skærer hinanden. Tønden betegnes »Thyborøn-Kanal Nr. 1«, og mærkes »Nr. 1«, Flammens Højde: 2,4 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm.

En rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3 Sek., Blink e. 1/2 Sek., Morke e. 2 1/2 Sek., tæt V. for Gaastholm-Løb N-Løb. Tønden betegnes »Thyborøn-Kanal Nr. 2« og mærkes »Nr. 2«, Flammens Højde: 2,4 m. Synsvide og Lysevne: 5 Sm. Lystønderne flyttes, eftersom Farvandet forandrer sig. Naar de inddrages for Is, udlægges indt Vintersmærke paa deres Plads.

Fyrene ved Høfde Nr. 60 og Nr. 63 nedlægges. Fyret ved Høfde Nr. 56 forandres til at vise hvidt Lys.

Gaastholm-Løb har benyttet sig med Forsigtighed, da det kan være delvis tilsvundet. Pludselig indtrædende store Forandringer i Farvandet kan nedvendigt gøre midlertidig Slutning af alle eller nogle af Fyrene.

Skibstøvere advares mod at ankere i Fyrhinterne samt i Vinkelfyrens hvide Lysvinkler. (Kort Nr. 130 og 158. Danske Løds, Side 88. Havne-Løds, Side 113. Fyr-Fort, Nr. 55 a og b, 55 A, B, C, D og E.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2439. Kjøbenhavn 1908.)

2807. Fyr flyttet. Baaker. Søgaard Mark. Lemvig. Limfjorden. De to hvide, faste Ledelyr paa Søgaard Mark er flyttet saaledes: Bagfyret 35 m S. 63^o V. hen og Forlyret 45 m N. 63^o Ø. hen, saa at Afstanden mellem Fyrene nu er 250 m. Fyrhinterne Retning er N. 63^o Ø. Forlyret vises fra et hvidt, 7 m højt Fyrhus, Bagfyret fra et hvidt, 4 m højt Fyrhus. Fyrene er i øvrigt uforandret.

Ved Bagfyret staar som Dagmærke en Pæl med Diamant, og ved Forlyret to Pæle hver med Diamant, i 2, m Afstand fra hinanden. (Kort Nr. 158. Danske Løds, Side 448. Fyr-Fort Nr. 372 a og b.)

2808. Tanding af Ledelyr. Løgstør-Grunde. Limfjorden. Den 4de December 1908 kendes følgende Ledelyr for den gravede Rende over Løgstør-Grunde. Der er et Bagfyrt og to Forlyr:

Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 7 1/2 Sek., Lys e. 5 Sek., Morke e. 2 1/2 Sek. Det lysrer kraftigt over e. 2 1/2^o paa hver Side af Lysvinklens Midtlinie, der ligger i S. 78 3/4^o V. fra Fyret. Flammens Højde: 38 m. Synsviddens: 17,5 m. Lysevnen: 23 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et rødt Træhus med hvidt Kors paa en Jernbaake, hele Højden 16 m. 56^o 58' 25" N. Br. 9^o 17' 33" Ø. Lgd.

Det S-lige Forlyr er et grønt, fast Fyr, der lysrer kraftigt over e. 4^o paa hver Side af en Linie parallel med Bagfyrets Lysvinkels Midtlinie. Flammens Højde: 7,5 m. Synsviddens: 10 Sm. Lysevnen: 12 Sm. Spejlapparat af 4de Orden.

Det N-lige Forlyr er et rødt, fast Fyr, der lysrer kraftigt over e. 4^o paa hver Side af en Linie parallel med Bagfyrets Lysvinkels Midtlinie. Flammens Højde: 7,5 m. Synsviddens: 10 Sm. Lysevnen: 14 Sm. Spejlapparat af 4de Orden.

Begege Forlyrene, der staar 6,5 m fra hinanden, vises fra samme Bygning, et 7,5 m højt, hvidt Murstenshus med grønt Tag. Midtpunktet mellem de to Fyr ligger 2305 m S. 78 3/4^o V. fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det grønne Forlyr angiver S-Siden og overet med det røde Forlyr N-Siden af den gravede Rende over Løgstør-Grunde. (Kort Nr. 158. Danske Løds, Side 458. Fyr-Fort, Nr. 408 A a, b og c.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2444. Kjøbenhavn 1908.)

2809. Væger flyttet. Løgstør-Grunde. Limfjorden. Vægeren med Ballon V. for den gravede Rende over Løgstør-Grunde er flyttet lidt N. efter, saa at den ligger i Linie med Prikkerne ved Kendens N-Side, altsaa lidt N. for Ledelyrhlinter. (Kort Nr. 158. Danske Løds, Side 458. Søm-Fort, Side 26.)

2810. Tønde udlagt. Komemads-Hage S. Aske S. Smølands-Farvandet. En sort Tønde uden Topbetegnelse er i 3, m Vand ndlagt paa S-Siden af Komemads-Hage, 1,5 m S. 28^o V. fra Aske Kirke. Tønden ligger ude fra 1ste Oktober til 31te Marts. 54^o 52', N. Br. 11^o 28', Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160, 162 og 185. Danske Løds, Side 525. Søm-Fort., Side 32.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2811. Forandring i Afmærkning. Malmø, Sundet, Sverrig. I Randen til Malmø er der paa Stagerne med Kost anbragt Træklokker, regnet inde fra og ud eller, saaledes: Paa den 1ste en Klotis nede paa Stagen; paa den 2den to Klotiser nede paa Stagen; paa den tredje tre Klotiser, en oppe, en midt paa og en nede paa Stagen; paa den 4de to Klotiser oppe paa Stagen; paa den 5te en Klotis oppe og en nede paa Stagen; paa den 6te en Klotis oppe paa Stagen; paa den 7de en Klotis midt paa Stagen; paa den 8de ingen. (Kort Nr. 182.)

2812. Farvand afmærket. Uleåborgs Distrikt, Bottniske Bugt, Finland. Farvandet mellem Laitakari Holme og Vægeren S. for Bolivar i Uleåborg—Marjanemi Farvand er nu afmærket for Skibe med 5, m Dybgaende.

Farvandet fra Yxpila forbi Hungerberg er nu afmærket for Skibe med 6, m Dybgaende.

I Farvandet N. for Tanker Fyr er en Væger ndlagt V. for Grunden Kredens, paa 63^o 59' 50" N. Br. 29^o 52' 5" Ø. Lgd.

I Farvandet fra Gaanlakarley til den saakaldte gamle Haven er Afmærkningen inddraget, da Farvandet ikke mere benyttes.

I Farvandet fra Trullögrund til Yxpila er der foretaget nogle Forandringer i Afmærkningen.

2813. Fyrskibet »Relandersgrund« inddraget. Bottniske Bugt. Den 23de November 1908 er Fyrskibet »Relandersgrund« uden for Raimo inddraget.

2814. Afmærkning forandret. Rödgrund, Alands Distrikt, Vægeren med Kryds paa Grunden Rödgrundns Västra er inddraget og Grunden afmærket med en Væger paa N-Siden og en paa S-Siden. 60^o 8' 50" N. Br. 19^o 86' 6" Ø. Lgd.

Rödgrund er afmærket paa N-Siden med en Væger, og paa S-Siden med en Væger. **2815. Afmærkning forandret. Sundet mellem Worms og Nockö, Rusland.** I Sundet mellem Worms og Nockö er de 4 Bøjer omlyttet med Vægere. (Kort Nr. 205.)

2816. Fyr forandret. Jersjöfitt, Tyskland. Jersjöfitt Fyr er nu forandret. Det viser hvidt To-Lyn hver 9 Sek., Lyn 0, Sek., Morke 2 Sek., Lyn 0, Sek., Morke 5 Sek., Synsviddens: 19 Sm. Flammens Højde er uforandret.

Det midlertidige Fyr er slukket. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2600. Kjøbenhavn 1908.)

2817. Vrag afmærket. Adler-Grund, Østersøen. Fyret paa Lystønden, der afmærker Vraget af Dampskibet »Norden« paa Adler-Grund, skjules af Skibet:

S. 71° V. fra Horsburgh Fyr er fundet 16 m Vand med 25 m udenom. 1° 18' N. Br. 104° 19' Ø. Lgd. Paa Carter Shoal, der ligger 2½ Kbl NØ. for den i Kortet angivne Plads, er der 3, m Vand, 4, S. S. 33° V. fra Horsburgh Fyr. 1° 16' 2 N. Br. 104° 22' Ø. Lgd. Naar Middle Channel i Stredet benyttes, bør man gaa mindst 2 Sm SØ. om Peak Rock, da Grunden her indenfor er klippetud og ujevne.

2866. Grund. Chupi Island N. Nam Kwan Harbour. China. Dybder paa e. 5, m findes e. 2 Sm N. for Chupi Island, hvor Kortet viser 9 à 10 m. 26° 56' N. Br. 120° 18' Ø. Lgd.

2867. Grunde fundet. Yakiuchi Wan. Amani O Shima. South Western Islands. Japan. I Indløbet til Yakiuchi Wan er fundet: En 11 m Grund, 6½ Kbl N. 51° V. fra Yedato Shima 143 m høje Triangulation-Station. 28° 18' 19" N. Br. 129° 10' 26" Ø. Lgd. En 4 m Grund, 6, Kbl N. 60° V. fra samme Punkt. 28° 18' 15" N. Br. 129° 10' 20" Ø. Lgd. En 3, m Grund, 16 Kbl S. fra Yedato Shima 332 m høje Top. 28° 15' 46" N. Br. 129° 12' 7" Ø. Lgd.

2868. Midlertidigt Fyr tændt. Agincourt Island. Taiwan N.-Kyst. Paa Agincourt Island bygges et Fyrtaarn. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt paa Øens V.-Punt. Flammens Højde: 35 m. Synsviddten: 7 Sm. Det lyser fra S. 7° V. gennem V. og N. til N. 63° Ø. Lille, hvidt Fyrhus. 25° 37' 40" N. Br. 122° 4' 0" Ø. Lgd.

2869. Lystønder udlagt. Miike Ko. Shimabara Gulf. Kyushu V.-Kyst. I Miike Ko er udlagt følgende Lystønder:

En rød, stump Lystønde Nr. 4, der viser rodt, fast Lys, i 5, m Vand, 1, Kbl S. 89° Ø. fra North Jetty Fyr. 33° 0' 14" N. Br. 130° 23' 27" Ø. Lgd. En rød, stump Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Lys med Formarkelser, i 5, m Vand, 1,5 Kbl S. 4° Ø. fra North Jetty Fyr. 33° 0' 5" N. Br. 130° 23' 20" Ø. Lgd.

2870. Tønde inddraget. Fuku Se. Hirodo No Seto. Kyushu V.-Kyst. Den sorte og røde vandret stribede Spidstønde, som laa ¼ Kbl N. for den tidligere Bøke paa Fuku Se, er inddraget. Paa Klippen opføres en Fyrbaake. 33° 4' 17" N. Br. 129° 26' 17" Ø. Lgd.

2871. Fortøjtønder. Yokohama Harbour. Gulf of Tokyo. Følgende Fortøjtønder ud for Pieren, som udgaa fra Nishihatoba, har forandret Nummer: Nr. 4 har Nr. 3. Nr. 5 har Nr. 4. Nr. 7 har Nr. 5. Nr. 10 har Nr. 6. Nr. 9 har Nr. 7. Nr. 12 har Nr. 8. Nr. 15 har Nr. 11 og er flyttet til 5½ Kbl S. 66° V. fra Fyret paa Pierens Hoved, der ligger paa 35° 27' 10" N. Br. 139° 38' 57" Ø. Lgd. En Fortøjtønde Nr. 10 er udlagt 3½ Kbl N. 72° V. fra Fyret paa S.-Bølgebryderens Hoved.

2872. Taagesignal. Yesan Zaki. Tsugaru Strait. Hokushu S.-Kyst. Ved Yesan Zaki (Yesan Misaki) Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 50 Sek. giver to Stød, en dyb Tone 3 Sek., Pause 4 Sek., en høj Tone 3 Sek., Pause 40 Sek. 35° 23' 58" N. Br. 139° 40' 49" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Holland:

N 15 Oostkust Sumatra. Laagsar-baai, 1:40,000; met plans: Mond der der Laagsar-river, 1:20,000, en Mond der Birim-river, 1:20,000. Pris: 0,30 fl.

N.-Ende ligger paa 52° 59' N. Br. 2° 22' Ø. Lgd., og herfra strækker den sig e. 5 Sm S. efter med e. 1½ Sm Bredder. (Kort Nr. 119, 131 og 180.)

2833. Lystønde udlagt til Forsøg. Holme Ridge. Humber. Den sorte Spidstønde Nr. 8 ved Holme Ridge SV.-Side er til Forsøg ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formarkelser, Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., og ligger 7½ Kbl N. 60° Ø. fra Newsham Booth Fyr. 53° 38' N. Br. 0° 10' V. Lgd. Tønden kan inddrages uden Varsel.

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2834. Fyr midlertidigt flyttet. Detached Mole. Dover. England. Det hvide Fyr med Formarkelser hvorunder til grønne, lyste Fyr, paa V.-Enden af Detached Mole ved Dover Harbour er midlertidigt flyttet 46 m S. 87° V. hen. Lystønden ½ Kbl S. 63° Ø. fra Detached Mole V.-Ende forbliver liggende indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2468. Kjøbenhavn 1908.)

2835. Fyr tændt. Isle Ormsay. Sleat Sound. Skotland V.-Kyst. Ud for N.-Enden af Isle Ormsay er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 6 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 7 m. Sort Stenvarde med hvid Top. 57° 9' 5" N. Br. 5° 46' 50" V. Lgd.

2836. Fyr forandret. Oyster Island. Sligo Harbour. Irland V.-Kyst. I Oyster Island Fyr er den hvide Vinkel borttaget. Fyret viser nu rodt, fast Lys fra N. 22° V. til 78° V., i øvrigt uforandret. 54° 18' N. Br. 8° 34' 2 V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2729. Kjøbenhavn 1908.)

2837. Lystønde udlægges til Forsøg. Tuns Bank. Lough Foyle. Irland N.-Kyst. Om kort Tid udlægges til Forsøg en lille, sort Lystønde, der viser rodt Et-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., i 12 m Vand, e. 2 Kbl VSV. fra den sorte Stumptønde ved Tuns Bank, 13, Kbl N. 67° Ø. fra Blauk Rock Baake. 55° 13' N. Br. 6° 54' 3 V. Lgd.

2838. Lystønde udlægges. Lough Strangford. Irland Ø.-Kyst. Om kort Tid udlægges midlertidig en rød og hvid stribet, spids Lys- og Fløjtønde, mærket »Strangford«, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., i 46 m Vand, 6, S. S. 46° Ø. fra Angus Rock Baake, og i S. 9° V. fra Fyrskibet »South Rock«. 54° 15' 3 N. Br. 5° 24' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2839. Oplysning om Semafor. Ile de Molène. Frankrig. Paa Grund af Forhøjelse af Taarnet til Semaforen paa Ile de Molène kan Signalmasten paa Øen ikke ses i Chenal du Four. 48° 23' 43" N. Br. 4° 57' 37" V. Lgd.

2840. Tænding af Fyr udsat. Ameijoa. Setubal. Portugal. Tændingen af det nye Fyr ved Setubal er udsat. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2666. Kjøbenhavn 1908.)

2841. Tønde forandret. Kitchen Shoals. Bermuda Islands. Den røde Fløjtønde ved Ø.-Kant af Kitchen Shoals, der laa i 9 m Vand, er ombyttet med en sort Spidstønde. 32° 26' 0" N. Br. 64° 36' 25" V. Lgd.

2842. Fyrskibet »Sow and Pigs« midlertidig ombyttet. Vineyard Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Sow and Pigs« Nr. 41 er midlertidig ombyttet med Reservefyrsbib Nr. 66. Fyr, Taagesignal og Undervandsignal er uforandret.

2843. Fyr tændt. Bridgeport. Long Island Sound. Connecticut. Paa S.-Enden af Bridgeport Ø.-lige Bølgebryder er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 4, m. 49° 9' 21" N. Br. 73° 10' 40" V. Lgd.

2844. Tønder forandret. Ambrose Channel. New York Lower Bay. New York. Ambrose Channel Entrance Lystønde ACE 1, der er udlagt til Forsøg, er flyttet 28 m S. hen. Ambrose Channel Stumptønde Nr. 3 er ombyttet med en sort Lystønde ACE 3, der viser hvidt, fast Lys og er flyttet 23 m S. hen. Ambrose

Chunnel Spiritønde Nr. 5 er omflyttet med en sort Lystønde A:C:5; der viser hvidt, fast Lys og er flyttet 23 m S. hen. Ambrose Channel Stumpønde Nr. 7 er omflyttet med en sort Lystønde A:C:7, der viser hvidt, fast Lys og er flyttet 23 m S. hen. Ambrose Channel Entrance Spidsønde A:C:E:2 er omflyttet med en rød Lystønde A:C:E:2, der viser rødt, fast Lys og er flyttet 300 m N. hen. Ambrose Channel Spiritønde A:C:4 er flyttet 240 m N. hen i 5/2 m Vand. Ambrose Channel Stumpønde A:C:8 er omflyttet med en rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

2845. Tønde inddraget. *Gedney Channel.* *New York Lower Bay.* *New York.* Gedney Entrance Main Channel Stumpønde G:E:1 er inddraget.

2846. Tønde inddrages ikke. *Main Ship Channel.* *New York Lower Bay.* *New York.* Bayside Range Channel Spidsønde B:2 med Slæge og Frøskant inddrages ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2156. København 1908).

2847. Vragstykke afmærket. *Geishoro Point.* *Potomac River.* *Glassepæke Bay.* Et stort Dampskibslignende ligger sunket i Potomac River 1/2 Kbl inden for sort Spiritønde Nr. 3, fra Washington Monument i S. 30 1/2° Ø. En Bøl af Hullet er over Vandet og er afmærket med en rød Lanterne. Ved at holde sig til Løbets Ø-Side gaar man klar af Hindringen.

2848. Bænk ikke genopført. *Florida Reefs.* *Florida.* Bænke U paa Star Reef er ikke genopført.

2849. Strøm forandret. *Florida Reefs.* *Florida.* Ved Bygningen af Coast Line Railroad fra Miami til Kingfishs Key langs Linnen af Florida Keys har Idvandet langs Kysten forandret sig. Tidligere løb det for en stor Del ind mellem The Keys og ind i Florida Bay, medens det nu, paa Grund af den opførte Jernbanekommunikation, løber V. efter lige til Key West. Herfra til Tortugas synes Strømmen at sætte stærkere N. efter. Da de fleste Idvande hyppigt henlydes af V-gæende Skibe i 2 1/2 Sm Afstand fra eller endnu nærmere Keyvel, og mange Skibe er sat ind paa Revet, advares Skibe om i dette Forvand at vise større Forsigtighed end tidligere.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2850. Tønder flyttet. *Horn Island Pass.* *Mississippi.* *Føreneede Stater i Nord-Amerika.* Bago Shoal Spidsønde 20 er flyttet og ligger i 4 1/2 m Vand ved NØ-Siden af Løbet ved Beijnings Begyndelse, fra Horn Island Fyr i N. 77 1/2° V., og fra Passagoula River Entrance Fyr A i S. 12 1/4° Ø. Horn Island Range North lodret strilønde Tønde ligger i 5 1/2 m Vand, fra Horn Island Fyr i N. 37 1/4° V. og fra Round Island Fyr i S. 50 1/4° Ø.

2851. Fyr forandret. *Fort Point.* *Galveston Harbor.* *Texas.* Fort Point Fyr viser nu hvidt, fast Lys Horisonten rundt. 29° 20' 16" N. Br. 94° 46' 0" V. Lgd.

2852. Fyr tændt. *Gabres Island.* *Porto Rico Ø-Kyst.* Paa Ø-Enden af Gabres Island, Indløbet til Eisenbach Honda, NY-Siden af Vieques Passage, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24m. Synsviddelen: 14 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Graa, toelages Bygning med et lille, cylindrisk Taarn. 18° 19' 50" N. Br. 65° 35' 58" V. Lgd. (Kort Nr. 80).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2853. Fyr tændt. *Tutoia River.* *Brazilien.* Paa Melaneia Point, tæt ved NV-Enden af Papuazio Island, ved Indløbet til Tutuioa River, er til Vejledning i Løbet over Barren tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 12 m. Synsviddelen: 11 Sm. Fyrapparat af 5te Orden. Rødt, c. 10 m høj Bænk. 2° 41' S. Br. 42° 14' V. Lgd.

2854. Fyr forandret. *Xarao Shoal.* *River de Janeiro.* Del røde, faste Fyr, der vises fra en sort Jernsøjle paa Xarao Shoal, er omflyttet med et rødt Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink. I øvrigt er Fyret ulorandret. 22° 47' S. Br. 43° 8' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2855. Havnearbejder. *Fyr tændt.* *Barcelona.* *Spanien.* Ved Yderenden af Molén, som bygges paa V-Siden af Indløbet til Barcelona Haven, er tændt et rødt, fast Fyr, 4 Kbl S. 27° V. fra Fyret paa Hovelet af Digue del Oeste. Flammens Højde: 8 m. Synsviddelen: 4 Sm. 41° 21' N. Br. 2° 10' Ø. Lgd. En Tønde er udlagt 30 m S. for det røde Fyr.

2856. Vrag. *Hyætes Red.* *Frankrig.* Vraget af »Amiral Duperré« ligger sunket paa Hyætes Red i 9 m Vand, 960 m N. 16° V. fra Kap Estérel. Skroget er til Dels over Vandet. 43° 27' 28" N. Br. 6° 10' 37" Ø. Lgd.

2857. Tønde udlagt. *Salerno.* *Italiens V.-Kyst.* Ved Salerno Haven er en rød, cylindrisk Tønde udlagt 1 1/2 Kbl N. 59° V. fra det røde Fyr paa Moléus N.-Hjørne.

2858. Fyr forstærket. *Punta di Fuerte.* *Vietri.* *Italiens V.-Kyst.* Fyret paa Punta di Fuerte har nu en Synsviddelse af 13 Sm. 40° 39' 25" N. Br. 14° 42' 53" Ø. Lgd.

2859. Tønde udlagt. *Dragazulj Bucht.* *Saussego.* *Østerrig-Ungarn.* Uden for Saussego Haven er i 5 1/2 m Vand udlagt en Forløjende, c. 1 Kbl N. 50° Ø. fra Fyret paa Malebovedet, som ligger paa 44° 30' N. Br. 14° 18' Ø. Lgd.

2860. Tønde inddraget. *Lussimpiccolo.* *Lussin.* I Lussimpiccolo Haven er Tønden lige over for Indløbet, 2 1/2 Kbl S. 40° V. fra Fyret Kolduare, paa Punt (Vrag, inddraget). Kolduare Fyr: 44° 33' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd.

2861. Ledbæker opført. *Sulina Munding.* *Donau.* *Sorte Hav.* *Rumænien.* Ved Indløbet til Sulina Munding er opført to Lædemærker. Forbærken er en Bæl med hvidt og sort lodret stribet Trekant med Spidsen nedad. Den staar paa S.-Pieren, 90 m fra dens Yderende, i. Kbl S. 15° V. fra Fyret paa N.-Pieren. 45° 9' N. Br. 29° 41' Ø. Lgd. Bægbærken er en Bæl med hvidt og sort lodret stribet Trekant med Spidsen opad. Den staar 5 1/2 Kbl S. 42° V. fra Forbærken. Holdt overet ledes de i Sulina Munding i mindst 7 1/2 m Vand.

Naar Løbet er mere S.-ligt, skal det tidligere Lædemærke. Old Sulina Fyr overet med Fyret paa N. Pieren benyttes.

2862. Dybde. *Ky Indløbs-Kanal.* *Kertich Stræde.* *Sorte Hav.* *Rusland.* En ny Kanal er gravet fra Azovske Hav ind i Kertich-Yenkale Kanal. Den begynder i 1 1/2 Sm S. 48° Ø. fra Cape Yenikale Fyr og gaar derfra 1700 m i S. 13° V. til Ledelichten i Kertich Yenikale Kanal. Den er 110 m bred, ved Forbindelsen med Kertich Yenikale Kanal er den udvidet til 220 m. Dybden er 7 1/2 m. Den er afmærket med 5 Par Spiritønder. Afmærkningen ved den gamle Kanal er inddraget. Kertich Yenikale Kanal er nu udrykket til 7 1/2 m.

2863. Lystønde udlagt. *Oran.* *Alger.* Den sorte Spiritønde, der læa i 10 m Vand paa N.-Kanten af Bane Sainte Thérèse, ved Indløbet til Oran, er omflyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. Man skal gaa N. om Tønden.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2864. Dybde aflaget. *Tanjong Buas Buas.* *South Klang Strait.* *Kratt af Malacca.* Paa Yderkanten af Grunden ved V-Siden af Tanjong Buas Buas er Dybden aflaget, saa at der nu er 4 1/2 m Vand 7 1/2 Kbl N. 17° V. fra Tanjong Buas Buas SV-Ende. Ledemærket for S fra at staa ind i South Klang Strait, den anden Fyrt uetop aakøn af den første Punt i N. 35° Ø, maa holdes nøjagtigt, da den anførte Dybde kun ligger 1 1/2 Kbl Ø. for det. 2° 53' N. Br. 101° 15' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2865. Oplysning om Grunde. *Singapore Strait.* I den Ø-lige Del af Singapore Strait er S. for Storck Reef i 11 1/2 m Vand fundet en 5 m Grund, 1 1/2 Sm S. 6° V. fra Whalo Rock og i N. 77° V. fra Horsburgh Fyr. Paa Grunden 5 1/2 Sm

afg. Terneuzen 1./12. — Sarmatia, Pedersen, afg. West Hartlepool 16./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Neapel 1./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Burntisland 30./11. — Granaria, Jørgensen, ank. Granaria 27./11. — Carthonia, Mathiasen, afg. Königsberg 28./11. — Estonia, Winckler, afg. Grangemouth 19./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Altona 30./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Ghent 25./11. — Seecalia, Jensen, afg. Marbella 25./11. — Frumentia, Andersen, afg. Marbella 11./11. — Boseia, Skovgaard, afg. Cardiff 21./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./12

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Grangemouth 27./11. — Brattingsborg, Suenson, ank. Aarhus 2./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Libau 28./11. — Frederiksborg, Albertsen, ank. London 26./11. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Newport 28./11. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 23./11. til Barry. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Skandsborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 30./11. — Stegelborg, Lund, ank. Livorno 23./11. — Stjerneborg, Lund, ank. London 29./11. — Søborg, Hansen, afg. Benisaf 27./11. til Herrenwiecek. — Uranien, Schmidt, afg. Riga 26./11. til London.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Blyth 28./11. — Klampenborg, Thygesen, ank. Pomaron 23./11. — Marselisborg, Larsen, afg. Danzig 28./11. til Liverpool. — Silkeborg, Pedersen, afg. Metuel 2./12. til Rotterdam. — Skandsborg, Agerlin, afg. Livorno 27./11. til Huelva. — Tørborg, Smith, afg. Barry 25./11. til Genua. — Ulfborg, Mollerup, afg. Kjøbenhavn 2./12. til Riga. — Vordingborg, Palsbo, ank. Burntisland 2./12.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Pillau 2./12. til Neufahrwasser. — Dansborg, Kühl, afg. Elsfleth 24./11. til Livorno. — Jægersborg, Larsen, afg. Dunkerque 30./11. til Blyth. — Kallundborg, Nielsen, afg. West Hartlepool 30./11. til Kjøbenhavn. — Taaruborg, Matzen, afg. Methil 27./11. til Lübeck.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Methil 2./12. til Rouen.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Blyth 30./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Grimsby 2./12. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Calais 29./11. til Newcastle.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 28./11.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Reval 30./11. til London.

Det ostasiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 28./11. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 24./11. til Hongkong. — Samui, de Fine Licht, ank. Bangkok 28./11. — Sibirien, Madsen, afg. Penang 28./11. — Tranquebar, van Deurs, ank. Port Said 1./12. — Anumba, ank. Kjøbenhavn 30./11. — Cathay, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. — Indien, Berg, afg. Delagoa Bay 14./11. til Tjilatjap.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Rambusch, afg. Portland 21./11. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. Antigua 30./11. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 29./11. — Helene, Sørensen, afg. Libau 25./11. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Libau 30./11. — Agnete, Petersen, ank. Libau 1./12. — Hermin, Hansen, ank. Burntisland 1./12. — Alice, Schultz, ank. Kiel 16./11.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. Frederiksbavn 2./12. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Neufahrwasser 29./11. — Hans Tavsen, Klaaborg, afg. Calais 1./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Ajax, Brorsen, ank. Middelfart 1./12. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Aarhus 29./11. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Kjøbenhavn 28./11. nordg. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Stettin 1./12. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Liverpool 2./12.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Newport 30./11. — Edison, Sørensen, afg. Blyth 28./11. til Adra. — Fulton, Jørgensen, afg. Newcastle 25./11. — Newton, Andersen, ank. Livorno 27./11. — Washington, Nielsen, ank. Friedrichstadt 30./11.

Frem. Austa, Bagger, afg. Windau 28./11. til Ghent. — Vera, Thing, ank. Königsberg 1./12. — Freja, Nielsen, afg. Antwerpen 2./12. til Lowestoft.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Antwerpen 29./11. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 30./11.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Korsør 29./11. — Rinfaxe, Faber, ank. Gjedser 2./12. — Seach Steenberg, Theilaud, ank. Lübeck 30./11.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bona 25./11. — Helga, Vaaben-Hausen, afg. Gelle 26./11. — Martha, Christensen, afg. Gelle 26./11. — Elna, Rathje, ank. Nizza 25./11. — Therese, Pedersen, afg. Susa 21./11. — Simone, Møller, afg. Nordsundet 27./11.

— Jeanne, Løffler, ank. Philippsville 28./11. — Vera, Riso, ank. Toulon 29./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 27./11.

Jylland. Karen, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 30./11.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. New York 27./11. — Eklipika, Henningsen, afg. Algier 29./11. til Zwijndrecht. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Norrköping 1./12. — Urania, Clausen, ank. Terneuzen 1./12. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 19./11. — Nordland, Møller, afg. North Shields 30./11. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Helsingborg 1./12. — England, Andersen, ank. Ipswich 27./11. — Holland, Poulsen, afg. Burntisland 2./12. til Kolding. — Rusland, Madsen, afg. Gandia 27./11. til London. — Dronning Olga, Petersen, ank. Libau 1./12. — Anette Furness, Larsen, ank. Newport Mon 1./12. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 26./11. — Europa, Hansen, afg. Methil 24./11. til Savona. — Tyskland, Danstrup, ank. Honfleur 28./11. — Frankrig, Friis, ank. Windau 2./12. — Belgien, Nielsen, ank. Limasol (Cypern) 2./12.

Sejlskibe.

Ronne. Laurentine Emilie, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Ane Cathrine, ank. Nykjøbing F. 25./11. — Gudmund, ank. Burgsbaaken 28./11.

Svendborg. Ruth, Falentin, ank. Dysart 24./11. — Confidence, Mouritzen, ank. Stege 26./11. — Hans Emil, Jensen, ank. Malaga 27./11. — Cornwall, Petersen, ank. Leith 27./11. — Leif, Andersen, ank. Oscarshavn 27./11. — Lindhardt, Madsen, ank. Norrköping 26./11. — Immanuel, Jensen, ank. Karlskrona 27./11. — Union, Olsen, ank. Allinge 28./11. — Olga, Rasmussen, ank. Dahouel 28./11. — Kotka, Jørgensen, ank. Greenheith 28./11. — Solon, Rasech, ank. Harburg 28./11. — Fanny, Hansen, ank. Lübeck 29./11. — Guldborg, Jørgensen, ank. Blyth 28./11. — Dagny, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 30./11. — Fylla, Rasmussen, ank. Nantes 29./11. — Hertha, Norregaard, ank. Paimpool 29./11. — Flora, Sørensen, ank. West Hartlepool 30./11. — Jason, Hansen, ank. Teignmouth 30./11. — Lilly, Rasmussen, ank. Odense 30./11. — Cimbria, Nielsen, ank. Coves 1./12. — G. R. Berg, Hvenegard, ank. Bristol 28./11. — Haabet, Andreassen, ank. Allinge 1./12. — Ivar Hvitefeldt, Henriksen, ank. Fecamp 1./12.

Era. Kirstine Jensen, Jørgensen, ank. Ponta del Lado (Azorerne) 28./11. — Fuglen, Petersen, ank. Frederikshavn 30./11. — Albertha, Kromann, ank. Leith 28./11. — I. A. Kroman, Christensen, ank. Landskrona 30./11. — Mars, Stegmann, ank. Grottslev 30./11. — Emilie, Hansen, ank. Skjelskor 30./11. — Olga, Bouclykke, ank. Udbyhøj 30./11. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Oporto 30./11. — Habil, Rasmussen, ank. 30./11. til Setubal. — Bien, Petersen, ank. Malmo 30./11. — Vemyss Castle, Bandholm, afg. Libau 28./11. til Malmo. — Ellen, Lauritzen, ank. Stubbekjøbing 1./12. — Amor, Rasmussen, ank. Cappeln 30./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 4. December 1908. — Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. — Kaptajn N. F. Tofte. — Oprab om Hjem for trængende Sømandsenker. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Bestemmelse er Sk. „Niels“ af Svendborg til Salg. Laster 90 Tons dw. 5000 Cbt. Træ, 28,62 Netto Tons. Dybgaende 8 Fod, to Stel Sejl og lævrigt godt udhalet. Højest Klasse og sejler uden Ballast. Skibet er beliggende i Svendborg.

L. Pedersen.

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 Cylinderoller.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

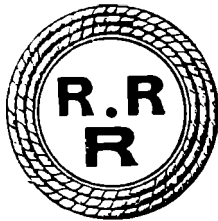
H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Cartholtermann, Kjøbenhavn.



Randers Røbslaeri Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

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 Ody, 20, Tel. 156.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

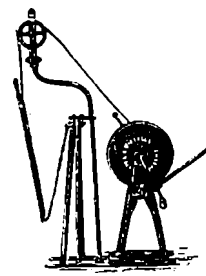
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copenseure

Telefon-Nr.

42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.:
„Sojus“

Tugboat Company „Union“

Telegr.:
„Sojus“

St. Petersburg, Wassa. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortøldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira.

3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

„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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 80.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 8. December 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wire rope
Redningskrandse og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæse Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
Telegram-Adresse Private.
Telefon-Nr. 6.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn, Staal- og Træsksibsbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn. Telegr.-Adr.: Berglarsen.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

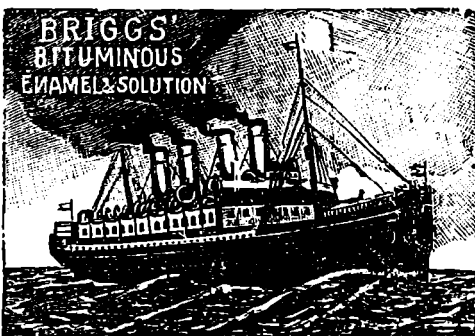
Otto Monsteds
(LIMITED)
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON



Emallien
paalægges varm — 3/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. i Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugsøringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Enerepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tigr.-Adr. „Kaydyhr“.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aak-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar. Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luttpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestekraft pr. Tlme. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Illums

Skibs- og Baadebyggeri
Middelfart

ved **C. Christiansen**

anbefaler sig med Bygning af
mindre Skibe samt Reparation
og Kølhaling.

Telefon 31. Telegr.-Adr.: „Illum“.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“,
drægtig 166¹³/₁₀₀ Netto Reg.
Tons, laster c. 95 Standere og
300 Tons Kul, liggende i
Svendborg, er til Salg. Skibet
er stærkt og godt samt
vel udrustet.

Anvises af Skibsfører
Petersen, Kongensgade 15,
Odense. Handel afsluttes med
Sagfører Valdemar Andersen,
Odense.

Berg & Larsen

(forhen Martin Niisson)
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Køns sygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Bestemmelse er Sk. „Niels“ af Svendborg til Salg. Laster 90 Tons dw. 5000 Cbt. Træ, 33,62 Netto Tons. Dybgaende 8 Fod, to Stel Sejl og iøvrigt godt udhalet. Højeste Klasse og sejler uden Ballast. Skibet er beliggende i Svendborg.

L. Pedersen.

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,
131, Vester voldgade. Telefon 5552

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urickram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

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

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26³. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbnd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 74/1908, afsagt d. 18. Novbr. 1908. Dansk-russisk Dampskibsselskab som General-agenter for Dampskibet »Christian Nebe« mod A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabrik.

I Dagene fra d. 2. til 12 Marts d. A. udlossedes fra det russiske Dampskib »Christian Nebe« i Kastrup paa Amager ved Hjælp af Lægtene en Ladning bestaaende af 2972,5 Tons Fosfat. I Følge Konnossementet skulde Varerne modtages »with all possible dispatch according to the custom of the port«, men i intet Tilfælde mindre end 350 Tons pr. Arbejdsdag, forudsat at Vejret ikke lagde Hindringer i Vejen, og at Damperen kunde losse i almindelig Arbejdstid. I fornødent Fald kunde Kaptajnen landsætte Varerne og oplægge dem i Pakhus for Modtagernes Regning.

Skibet ankom til Kastrup Red, hvor det ankrede op, Lørdag d. 29. Februar d. A., men da Ladningsmodtagerne ikke fik fornøden Underretning inden Kl. 6 Em., kunde Liggedagene i Overensstemmelse med Sølovens § 118 først begynde at løbe Tirsdag d. 3. Marts om Morgen. Der lossedes dog allerede i Løbet af Mandag Formiddag (Fastelavnsmandag) c. 130 Tons, medens der ikke arbejdedes om Eftermiddagen, da denne der paa Stedet regnes som Fridag. Den 1ste Liggedag, Tirsdag, arbejdedes kun 7½ Time, nemlig fra 8½ Fm. til 12 Middag og fra 2 Em. til 6 Em.; der lossedes denne Dag ialt 284,5 Tons. De følgende 3 Dage, den 4.—6. Marts inkl., samt i Dagene Tirsdag d. 10. og Onsdag d. 11. Marts arbejdedes saavidt ses hele den sædvanlige Arbejdstid, og der lossedes i disse Dage fra 362 til 407 Tons daglig. Derimod arbejdedes der Lørdag d. 7. kun fra Kl. 1 Em. til Kl. 7 Em., Mandag d. 9. kun fra Kl. 12¾ Em. til Kl. 6,45 Em. og Torsdag d. 12., da Losningen endte, fra Kl. 6 Fm. til Kl. 4,15 Em., og der lossedes i disse tre Dage kun henholdsvis 190—178 og 274 Tons.

Idet Citanterne hævder, at Skibet kunde være losset langt hurtigere end sket, at det senest burde have været udlosset Lørdag d. 7. Marts, at det maa tilskrives Ladningsmodtagernes Forhold, at dette ikke er sket, og at Skibet som Følge heraf har Ret til Godtgørelse for 5 Overliggedage, har Citanterne Dansk-russisk Dampskibsselskab paastaaet de Indstævnte tilpligtet at betale Godtgørelse for det nævnte Tidsrum beregnet efter 4 d. pr. Netto Reg.-Ton. (2026) daglig, med £ 168—16—8 med Renter og Sagens Omkostninger.

Citanterne, der ikke, medens Skibet laa i Kastrup, har ladet oplage Skøn over, hvor hurtig Losningen kunde være fremmel, har for det Tilfælde, at Retten ikke paa det foreliggende selv maatte anse sig i Stand til at bedømme, hvor hurtig Losningen kunde være sket, og Retten maatte anse et Skøn herover af Betydning for nærværende Sag, anmodet om en Kendelse fra Retten i saa Henseende og fornøden Udsættelse for i Udlandet at lade optage Skøn over Skibets Losseevne. Citanterne lægger Hovedvægten paa Konnossementsordene: »with all possible dispatch«.

Det er *in confesso* mellem Parterne, at Ladningsmodtagerne havde overtaget Udførelsen af hele Losningsarbejdet, at Skibet har 5 Luger og 5 Spil, at der i Kastrup kun er blevet losset fra 2 Luger ad Gangen, at der lossedes i 4 Lægtene, og at der arbejdedes med 5 Hold i Land og 3 Hold om Bord.

De Indstævnte, som lægger Hovedvægten paa Ordene »According to the custom of the port« hævder, at det som Følge af de særlige Forhold i Kastrup — Losningen foregaar i Lægtene til en Havnebro, ad hvilken Varen føres ind til Pakhusene, hvorfor der kun kan

tages mod et begrænset Antal Tons daglig — er gældende Havnekutyme der, at der ikke kan betinges Losning af udover 350 Tons pr. Dag, idet de gør gældende, at det i Konnossementet anførte Kvantum — 350 Tons daglig — er anført netop under Hensyn til denne Kutyme, og at Konnossementet derfor maa forstås derhen, at der ikke kan forlanges udlosset mere end dette daglige Kvantum, har de paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Retten tør nu ikke betragte det som godtgjort under Sagen, at der virkelig skulde eksistere en Kutyme i Kastrup, der kunde være afgørende for nærværende Sags Bedømmelse, og hvorefter der ved Udlosningen af Fosfalladninger skulde være fastsat et bestemt Antal Tons pr. Dag, men paa den anden Side tør Retten heller ikke betragte det som oplyst, at den her omhandlede Losning i det hele (bortset fra de Dage, hvor det stipulerede Minimum ikke er naaet) er foregaaet langsommere, end det efter Konnossementet kunde kræves.

Efter Konnossementets Henvisning til den gængse Havnekutyme maa ikke alene Skibets Losseevne, men ogsaa de lokale Forhold tages i Betragtning ved Bedømmelsen af, om Losningen er foregaaet behørigt. Det er saaledes ikke nok for Citanterne at henvise til, at Skibet — naar der udelukkende tages Hensyn til dets Indretninger — kunde have losset hurtigere, og et Skøn over Skibet iværksat i Udlandet uden Hensyn til de særlige Forhold i Kastrup findes uden nogen som helst Betydning. Hvis Losningen virkelig var foregaaet for langsomt, burde enten Kaptajnen i Overensstemmelse med Konnossementets Bestemmelser selv have foretaget Udlosningen, eller ogsaa burde Citanterne ved lovligt Skøn, foretaget medens Skibet laa i Kastrup, eller paa anden ligesaa betryggende Maade have godtgjort, at Losningen kunde og burde være sket hurtigere.

Spørgsmaalet bliver herefter kun, om der kan tilkomme Citanterne Liggedagsgodtgørelse for de enkelte Dage, hvor der ikke er udlosset 350 Tons.

De Indstævnte hævder, at Vejrforholdene — særlig naar henses til, at Fosfaten aldeles ikke taaler Fugthed, og at det under uroligt Vejr er vanskeligt at ligge med Lægtene ved Skibssiden paa Kastrup Red — har været til Hinder for at arbejde den fulde Arbejdstid de paagældende Dage. Mod Citanternes Benægtelse kan det imidlertid ikke anses godtgjort, at Vejrforholdene har lagt Hindringer i Vejen Tirsdag d. 3. lige saa lidt som Lørdag d. 7. efter Kl. 8. (Der maa efter Kaptajnens Opgivende i Logbogen gaas ud fra, at det regnedes indtil Kl. 8, men hvorfor Arbejdet først begyndte Kl. 1, er ikke oplyst). For disse Dage vil der derfor være at tilkende Citanterne en Overliggedagsgodtgørelse, der findes at kunne beregnes som Godtgørelse for ialt ½ Dag.

Hvad angaar Mandag d. 9. Marts, ses det af Logbogen, at der har været nogen Søgang, og det er oplyst ved de fremlagte Vejrberetninger, at Vindens Styrke om Formiddagen har været ikke helt ringe. Retten tør herefter ikke gaa ud fra, at der er sket nogen Forsømmelse, naar Losningen først begyndte om Eftermiddagen, og tør ikke medtage denne Dag ved Beregningen af Liggedagene.

Som Sagen saaledes foreligger, vil der kun kunne tilkendes Citanterne Godtgørelse for ½ Overliggedag med £ 16—17—8, medens de Indstævnte iøvrigt vil være at frifinde. Sagens Omkostninger ophæves.

Dom i S. S. Nr. 55/1908, afsagt d. 26. Novbr. 1908. Entreprenørfirmaet Gunnarsen & Elzelingen

mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for Dampskibet »Victoria« af Bergen.

Den 18. Oktober 1907 om Formiddagen kom Dampskibet »Victoria« af Bergen med en Ladning Kul paa Grund paa Barren udfor Udbyhøj. Skibet, der havde Lods om Bord, kom dog ved Middagstid atter af Grunden, efter at Vandet var steget og en Del af Ladningen lossede i Lægtere.

Medens »Victoria« stod paa Grund midt i Sejllobet, der paa dette Sted kun er c. 70 Fod bredt, lagde Sand-sugeren »Sandormen«, der var lejet af Firmaet Gunnersen & Elzelingen til Udbygning af Løbet, sig paa Plads lige i Nærheden af »Victoria« udenfor Sejllobet paa dettes nordlige Side for at fortsætte Udgravningen af den der liggende Sandbanke. »Sandormen«, der er c. 25 Meter lang og c. 5½ Meter bred, arbejder paa den Maade, at den med et Sugerør graver parallelle Render paa langs i Løbet. Render, som indtil de mellemliggende ltygge er udjævned, kan være et Par Meter dybe. Maskinens ret lange og forholdsvis svage Sugerør har en Diameter paa 12" og er dannet af ¼" Jærnplader; det stod under Arbejdet paa det paagældende Sted mod Bunden i en Vinkel af c. 30°, men kunde hurtig — i Løbet af et Par Minutter — hejses helt op langs Maskinens Styrbords Side.

Da »Victoria« begyndte at komme fri af Grunden, havde »Sandormen« efterhaanden arbejdet sig saa langt op, at den var kommen paa Siden af »Victoria« i c. 60' Afstand fra denne; imellem dem laa imidlertid dels en Lægter, hvori »Victoria« lossede; dels en af »Sandormens« Pramme.

Da nu »Victoria« begyndte at komme flot med Forenden af Skibet, drev den med Strømmen langsomt ned mod »Sandormen«; denne fortsatte dog uforstyrret sit Arbejde, og da den mellemliggende Pram var bleven fyldt, bugseredes den bort. Imidlertid drev »Victoria« med stærkere Fart over mod »Sandormen«, hvis Wire-trosser, der laa tværs over Sejllobet, var slækket i Anledning af Prammens Forhaling, saaledes at den saa godt som uden Forankring i den mod »Victoria« vendende Side alene stod fast ved det i Bunden værende Sugerør. Skibene kom saa til at ligge Side om Side, idet »Victorias« Lægter fik Tid til at slække sine Fortøjninger og hale lidt agter ud. Det er ikke oplyst, om »Victoria« har berørt »Sandormens« Skrog eller kun dens Trosser; i hvert Fald har Stødet kun været svagt. Efter at Skibene atter var kommet fra hinanden, opdagedes det imidlertid, at »Sandormens« Sugerør, der havde staaet i Bunden, var knækket, medens anden Skade ikke var sket.

Under nærværende Sag paastaar nu Entreprenørfirmaet de indstævnte Repræsentanter for »Victoria« tilpligtet at betale Udgifterne ved Reparation af Sugerøret 500 Kr. og Erstatning for Afsavn af »Sandormen« i de 4 Dage Reparationen varede, hvilket sidste Tab de efter »Sandormens« kalkulerede Brutto Fortjeneste i et saadant Tidsrum har ansat til 2,800 Kr., med Renter af disse Beløb og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Fuldstændige Oplysninger om, hvorledes Uheldet er sket, foreligger ikke under Sagen.

Der har ingen Besigtelse af Sugerøret i beskadiget Tilstand fundet Sted. Skadens Beskaffenhed eller, til hvilken Side Røret er bøjet, er saaledes ikke oplyst. Citanterne har kun efter Reparationen ladet optage Skøn over Bekostningerne ved den skete Reparation.

»Victorias« Besætning havde i en i sin Tid afholdt Søforklaring udtalt, at det gentagne Gange var blevet »Sandormen« betydet, at den burde hale bort, medens man søgte at faa »Victoria« flot, og at det blev paa dens egen Risiko, hvis den blev liggende. Sandpumpens Besætning har under en i Februar afholdt Søforklaring udtalt, at de ikke erindrede, at saadan Advarsel

var givet. Dens Fører har udtalt, at han ikke vilde holde op med sit Arbejde, da han gik ud fra, at der var Plads nok for »Victoria«; han gik ud fra, at »Victoria« enten ved Udsættelse af Varpanker eller ved i Tide at bruge sin Skrue vilde kunne holde sig i Sejllobet.

Citanterne gør gældende, at »Victoria« har Skylden, idet den burde have lagt Varpanker ud eller brugt sin Skrue i Tide.

De Indstævnte gør gældende, at Skylden for Uheldet maa søges i den grænseløse Letsindighed, hvormed man i »Sandormen« er blevet ved at arbejde, ogsaa da »Victorias« Stævn begyndte at drive ned imod den.

De Indstævnte gør sluttelig gældende, at Citanternes Erstatningskrav er urimeligt, og at de navnlig ikke kan forlange Betaling for det Arbejde, de kunde have udført i de 4 Dage, et Arbejde, som de har udført senere og faaet deres Betaling for.

I denne sidste Betragtning findes der at maatte gives de Indstævnte Medhold.

Der maa imidlertid tillige gives de Indstævnte Medhold i, at Skylden for Uheldet ikke paa Grundlag af de Retten foreliggende Oplysninger kan lægges paa »Victoria«. Det burde have staaet »Sandormen« klart, at det vilde være vanskeligt at have »Victoria« fuldt under Kommando i det Øjeblik, Skibet kom flot, og at der derfor i det meget snævre Farvand vilde være en vis Fare for, at »Victoria« kunde komme til at berøre »Sandormen«. Det kan ikke forlanges, at man om Bord paa »Victoria« skulde regne med, at en saa let Berøring som den, der her kan have fundet Sted, skulde gøre Skade, hvorimod »Sandormens« Fører burde have taget Hensyn til, at Røret under de givne Forhold var særlig udsat for at havareres, og han burde derfor i hvert Tilfælde have løftet det fri af Grunden, da »Victorias« Stævn begyndte at nærme sig. Det havde næppe taget mange Sekunder at løfte det saa højt, at det ikke havde taget Skade; naar han har undladt dette, kan Ansvarret ikke paalægges de Indstævnte.

Disse vil derfor være at frifinde og Sagens Omkostninger at paalægge Citanterne med 100 Kr.

Kjøbenhavn, den 8. December 1908.

Fra Søfartsdirektøren i Christiania har vi faaet tilsendt »Aarboeg for Norges Handelsmarine i 1907«, som indeholder mange Oplysninger af betydelig Interesse, deriblandt Uddrag af Konsulatsberetninger, fra mange forskellige Lande, indtil 20. September 1907, vedrørende Skibsfarten. Det fremgaar af Aarbogen, at den norske Handelsflaade udgjordes af følgende Skibe:

	Brutto Reg.-Tons
958 Fragtdampere	1,185,381
451 Passagerdampere	116,539
235 Fangst- og Fiskedampere	30,518
1,190 Sejlskibe	699,021
211 Fangst- og Fiskeskibe	20,934
14 Motor-Lastefartøjer	629
75 Motor-Passagerfartøjer (ikke maalt)	
49 Motor-Fangst- og Fiskefartøjer ..	2,388
Ialt 3,183 Skibe og Fartøjer	2,055,410

Aarbogen er delt i 4 Afsnit, hvoraf det første omhandler Handelsflaaden i 1907. Det andet Forlis og større Søulykker i 1907. Det tredje Søfartskontorets Aarsberetning for 1907 og fjerde Afsnit endelig en Fortegnelse over administrative Tjenestemænd samt offentlige og private Institutioner vedrørende Skibsfarten.

Motorkraft i Skibsbaade. En Indsender gør sig i »Shipp. Gaz.« til Talsmand for, at ethvert Damp-

skib burde være forsynet med, i det mindste én Motorbaad, ja udvider endogsaa dette Forlangende til at gælde ethvert større søgaaende Skib. Han minder, som Støtte for sit Forslag, om Damperen »Hawea«, som knækkede sin Skrueakse c. 300 Sm. fra Sydney Head. Da Stedet kun var c. 70 Sm. fra Lord Howe Øen, blev en Baad udsendt for at hidkalde Assistance. Paa Grund af Modvind tog det imidlertid otte Dage for denne at naa Øen, og i Mellemtiden var Damperen drevet saa langt bort, at det tog flere Hjælpedampere tre Uger at finde den. Alle disse Udgifter og Ubehageligheder kunde have været sparet, skriver Indsenderen, ved at Damperen havde haft en eneste Motorbaad.

At forlange en mere almindelig Forsyning med Motorbaade i Damperne, kræver maaske endnu stærkere Begrundelse; men hvorfor fører vi i det hele taget Baade? Er det Redningsbaade, saa bør de have en Motor, for at vedholdende Modvind ikke skal forsinke dem, ligesom det skete med »Hawea's« Baad, hvorved det kan hænde, at skibbrudne Folk omkommer af Sult og Tørst. Og er det Baade til almindelig Baadtjeneste, saa bør de ogsaa have en Motor, da det at spare Tid, er det samme som at spare Penge — først og fremmest naar det gælder Skibsfart.

Redningskranses Farve. En Styrmand skriver til »Shipp. Gaz.«: Fornylig da vi var paa Rejse til Indien blev en Dreng skyllet over Bord og druknede. Den Redningskrans, som blev kastet ud til ham, var hvidmalet, og vi tabte den omtrent straks af Syne. Drengen saa vi, til han gik tilbunds; men skønt vi blev en Time paa omtrent samme Sted, kunde vi ikke finde Redningskransen mere, uagtet vi maa have været tæt ved den i al den Tid.

En hvid Redningskrans har jo samme Farve som Skummet paa Søen, og jeg er vis paa, at denne Omstændighed i høj Grad formindskede vor Chance for at holde Øje med Stedet og muligvis for at redde vor Skibskammerat.

Dette er en meget vigtig Kendsgerning for Søfolk, da en Redningskrans, som det ikke er let at se i Vandet, ikke er til nogen Nytte, og det synes at vise, at det at male en Redningskrans hvid er et stort Misgreb. Rødt er den mest iøjnefaldende Farve, og jeg vil antage, at rødt eller en Kombination af rødt og hvidt i alle Tilfælde vilde vise sig langt heldigere. Jeg mener, at Board of Trade burde tvinge alle Skibe til at male deres Redningskranse med rød Farve.

Kystfarten i Kanada. I Følge Meddelelse indløbet til det norske Udenrigsdepartement kan der om kort Tid ventes udfærdiget en Bestemmelse i Kanada, skriver »Norg. Sjøfartst.«, hvorefter fremmede Skibe af Drægtighed af over 2,500 Tons Dødvægt foreløbig for et Par Aar vil blive indrømmet Adgang til Kystfart. Samtidig vil da den nu gældende »order in council« af Januar 1908 om fuldstændig Udelukkelse af fremmed Tonnage fra Kystfarten blive formelt ophævet.

Ny spansk Skibsafgift. En norsk Skibsreder har fra sin Agent i Valencia faaet Meddelelse om, at en ny spansk Skibsafgift, der skal paalægges saavel udenlandske som spanske Skibe, paa en eller anden Maade vil blive refunderet de spanske Rederier, saaledes at Afgiften egentlig maa betragtes som en Afgift paa udenlandsk Tonnage alene. Det britiske Handelskammer i Barcelona agter at protestere imod Afgiftens Indførelse, skriver »Norg. Sjøfartst.«, i al Fald hvis den bliver en Særafgift paa Udlændingerne.

Kaptajn J. P. Christiansen.



Kapt. J. P. Christiansen, som d. 29. f. M. afgik ved Døden, begravedes d. 5. ds. fra Frederiksberg Kirke. Den Afdøde, der var født d. 30. Juli 1849, tog Styrmands Eksamen i Kjøbenhavn 1867 og sejlede derefter som 2. Styrmand i Briggerne »Brasilianeren« og »Marie Augusta«, dernæst som 1. Styrmand med Barkskibet »Bjukan« paa Middelhavet, Amerika og Vestindien. I 1872 indtraadte han som Aspirant i D. F. D. S.'s Tjeneste, forfremmedes til 2. Styrmand i 1873 og til 1. Styrmand i 1875. Den 1. December 1881 overtog han Førelsen af S/S »Ramuy« og i Oktober 1882 Dampskibet »Laura«, med hvilket Skib han i 18 Aar sejlede med Post og Passagerer paa Island og Færøerne. Det var en ret anstrængende Rute, navnlig i de mørke Vintermaaneder, og han saa sig derfor nødsaget til, paa Grund af en begyndende Sukkersyge, at søge lettere Fart, og blev derfor i December 1900 ansat paa Dampskibet »Louise« i Fart paa Kønigsberg—Hull, men ogsaa denne Fart maatte han i September 1901 opgive, dels paa Grund af den tiltagende Sukkersyge og dels paa Grund af svækket Syn. Hans udmærkede Kendskab til Island og islandske Forhold gjorde ham vel skikket til at lede denne Afdelings Forretninger paa Kontoret, og han ansattes derefter som Chef for Selskabets Islands- og Færø-Afdeling, hvilken Stilling han trods sit stadigt nedadgaaende Helbred bestred til nogle Dage før sin Død. Kapt. Christiansen var Medlem af Bestyrelsen i Kjøbenhavns Skipperforening og dekoreret med Ridderkorsel.

Til hans Kiste var sendt signerede Kranse fra Selskabet, dettes Kaptajner, D. F. D. S.'s Begravelseskasse, fra islandske Købmænd og flere, ligesom en Mængde af hans tidligere Kolleger og Selskabets Kontorpersonale havde givet Møde ved Begravelsen, ved hvilken Pastor Sten talte smukt og varmt om den Afdøde. Fra Selskabets Bygning og fra Skibene i Havnen vajede Flagene paa halv Stang i Anledning af Begravelsen.

Transatlantisk Bugsering.

Moderne Petroleumstransport.

Ved at give en udførlig Beskrivelse af den 6-mastede Petroleumsklægt »Navahoe«, der betegnes som

Verdens største og bedst udhalede Sejlskib, og dens Slæbedamper »Iroquois«, kommer »Shipp. Gaz.« ind paa en udførligere Fremstilling af de i disse Skibe anvendte Bugsergrejer, der maa siges at være af Interesse.

»Navahoe« er, siden den for et Aarstid siden løb af Stabelen, regelmæssig blevet bugseret over Atlanterhavet af Dobbeltskruedamperen »Iroquois«, begge med fuld Petroleumsladning. Hver af dem lader 10,000 Tons Petroleum, og da de sammen har gjort Rejsen fra Themsen til De forenede Stater og tilbage igen paa en Maaned og 4 Dage, kan man danne sig en Forestilling om, hvilke uhyre Kvantiteter af Petroleum, der her ved Hjælp af en enkelt Maskine, nemlig Bugserdamperens, kan transporteres over Atlanterhavet.

Den sidste Rejse fra New York til Themsen tilbragtes paa 13 Dage og 6 Timer. »Navahoe«, der fører 6 meget store »fore and aft« Sejl paa sine høje Master, kan, hvis den skulde drive bort fra Slæbedamperen, godt klare sig selv for en Tid og ved Hjælp af traadløs Telegrafering opretholde Forbindelse med Damperen; men naar Bugsering af en saadan Kolos saalænge er foregaaet uden Uheld i al Slags Vejr, kan man forstaa, at der er truffet særlige og hensigtsmæssige Foranstaltninger for at sikre et heldigt Forløb af Bugseringen. Disse beskrives saaledes:

»Uden Tvivl er de Bugseringsgrejer, som »Navahoe« fører, de interessanteste Dele af dens Udhaling. Som Slæber har den 500 Favne 7 Tom. Staaltraads Trosse. Forude, under Bestiklukafet, er der et særligt Rum, i hvilket Spillet til Trossens Indhaling findes. Her er ogsaa Patent-Bugsermaskinen anbragt. Denne er i Virkeligheden et uhyre kraftigt Spil, paa hvis Tromle Slæbetrossen rulles op. En automatisk Indretning er knyttet til Bugsermaskinen, og denne regulerer det forcerede Træk, der til Tider kan komme paa Slæbetrossen, paa den Maade, at hvis en svær Sø foraarsager et stærkere Træk end ellers paa Trossen, saa stikker Bugsermaskinen saameget ud paa denne, at Trækket modereres. Formindskes derimod Trækket, saa haler den igen ind paa den udstukne Trosse og opruller den paa Tromlen.

Det er kun ved Anvendelse af saadanne Bugser-spil, at det bliver muligt baade Sommer og Vinter at foretage disse Bugserrejser over Atlanterhavet med fulde Ladninger.

For at give et Begreb om Bugsermaskinens store Kraft kan anføres, at i godt Vejr og med Slæbedamperen gaaende med 10 Knobs Fart, kan det lade sig gøre at rulle Stæbetrossen ind paa Lægterens Maskine og hale Lægteren helt op til Slæbedamperen.

Naar Slæbetrossen passerer fra Tromlen, gaar den mellem to omdrejende Skiver, der er anbragt saaledes, at naar der hales ind paa Slæberen, rulles denne op paa Tromlen, uden at Tørnene kommer over hinanden. Stikkes der derimod ud paa Slæberen, føres denne, efterat have passeret de omtalte Skiver, igennem en Patent Bugserkæbe i Boven.

Skulde Lægteren nu tage en Overhaling, saa drejer denne Bugserkæbe sig og sikrer derved, at der altid falder et lige Træk paa den Skive, gennem hvilken Slæbetrossen forlader Lægteren.

Paa Bakken er der anbragt to svære Bugserhager, som anvendes hvis Lægteren tager Damperens Bugser-trosse i Stedet for sin egen. Disse Hager er af en simpel Konstruktion, og Trossen kan kastes los fra dem, blot ved at trække en Jærnbolt ud. — For at bevare Slæbetrossen gøres der flittig Brug af Tran. Hver Gang der hales ind, faar den et jævnt Lag af dette Fedtstof.

Hvilken Længde af Slæbetrossen, der skal anvendes ved Bugseringen, afhænger af de herskende Vejrforhold. Jo sværere Sø der gaar, desto længere maa Slæberen gøres. Det kan hændes, at der er mere end 600 Favne mellem Damperen og Lægteren, i hvilket Tilfælde det har været nødvendigt at sammensjækle baade Damperens og Lægterens Trosser.

Benævnelsen »Lægter«, saaledes som denne i Almindelighed forstaaes, giver i Virkeligheden kun et svagt Begreb om denne kolossale Skonnert, som rimeligvis er en af Verdens bedst udhalede Sejlere. Den ejes af Anglo American Oil Company, hvis store Flaadé af Damper og Sejlere nu tæller et halvt Hundrede Skibe. »Navahoe«s Besætning bestaar af en Fører og flere Skibsofficerer, samt Maskinmestre, en Marconi-Telegrafist og en Snes Mand. — At et saa svært Skib kræver stærke Styregrejer er en Selvfølge. Dets Ror maaler 12½ Fod i Bredden. Styringen foregaar fra Kommandobroen, som er anbragt i Skibets Forende. I meget daarligt Vejr kan der ogsaa styres i Styrehuset, som er under Kommandobroen. Agterude findes der Dampstyregrejer, som bruges naar »Navahoe« ikke bliver bugseret, men gaar for sine egne Sejl. Hertil kommer endnu et Haandstyreapparat, som kan betjenes af seks Mand, hvis der skulde komme Brud paa Dampstyreapparatet. — For Skibets og Besætningens Sikkerhed er der sørget ved et stort Antal vandtætte Skodder, blandt hvilke et gaar gennem hele Skibets Længde. Langs med alle Ollietankene fører der et Damprør, som gaar ned i enhver af disse for at kunne slukke en mulig opstaaet Ildløs.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles uden Liv i hele denne Fart, saa at der kun slutes ganske enkelte Fragter for prompte Sejlere, idet de forskellige Forsøg paa Salg af Ladninger som oftest mislykkes. Fra Østnorge udbydes forskellige Islaster for Februar/Marts Afsejling, men til saa lave Rater og under Minimalfragten at der saa vidt bekendt ikke slutes, saa at det tør forventes, at danske Redere afholder sig fra selv at ødelægge Markedet ved forud at slutte under Raterne. Returfragter Vest fra er ligeledes uden væsentlig Forandring fra sidste Uge, og der er fremdeles kun faa Kullaster til danske Havne, medens Østnorge, Vestsverig og tyske Havne har Brug for flere Sejlere.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

300 Tons Salt Harburg/Granville 10 Frcs., 280 Tons Manures London/Concarneau 6/6, 300 Tons Kul Dysart/Paimpol 7/, 230 Tons Kul Grimsby/Nakskov £ 6.10.

For de mindre Skibes Vedkommende er der hvad Østersøen angaar kun at bemærke, at der for Rug fra Barth slutedes til 5 Mark, fra Wismar 4½ Mark, samt at Rostock noterer 4 à 4½ Mark; det nuværende koldere Vejr vanskeliggør selvfølgelig Befragtningen fra de tyske Østersøhavne.

ab Kjøbenhavn. Som antydtes i forrige Beretning er der i den forløbne Uge sluttet nogle Skibe, som dog kun har opnaaet smaa Rater, saaledes slutedes Bomuldsfrøkager til Kappeln 3½ Mark, Hvede til Odense 12 Øre, Svendborg 10 Øre, Landskrona 7½ Øre, samt for Majs til Præstø 10 Øre, Sakskjøbing 11 Øre.

Havarier og Forlis.

I. P. Justesen, Dpsk. af Kjøbenhavn, der kom paa Grund ved Goldreede, er d. 3. ds. med Slæbeassistance kommen flot, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 28./11. til Dakar. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Bristol 29./11. til Savannah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Gibraltar 4./12. til Savannah. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Preston 5./12. til Cardiff. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Cardiff 27./11. til St. Vincent. — Excellence Ploske, Rasmussen, afg. Burutisland 1./11. til Stockholm. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Burutisland 3./12. til Stockholm. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Libau 30./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 2./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Emden 4./12. til Riga. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Preston 5./12. til Newport.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Grimsby 3./12. — Nancy, Th. Nilsen, ank. Asbacka 4./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Middelsbro 4./12. — Nordsøen, Gram, passeret Helsingør 4./12. til Antwerpen. — Nexos, Basse, ank. Antwerpen 1./12. — Gerda, Iversen, afg. Åbo 3./12. til Stugsund. — Cito, Jepsen, passeret Helsingør 3./12. til Cardiff. — Napoli, Brinch, afg. Koivusaari 2./12. til Ghent. — Bodil, Uldall, ank. Danzig 3./12. — Dagmar, Mathiasen, passeret Helsingør 5./12. til Åbo. — Norma, Schiff, ank. Ostende 1./12. — Alfa, Lauritsen, ank. Messina 2./12. — Hebe, Gregersen, ank. Esbjerg 4./12. — Johanne, Mikkelsen, afg. Tuborg 5./12. til Danzig. — Ellen, Hansen, ank. Gravelines 5./12.

Vulcan. Nielsen, afg. Swansea 28./11. til Catania. — London, Boni, ank. Wismar 4./12. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 1./12. — Bryssel, Kaas, afg. Tyne 4./12. til Bordeaux.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Newport 26./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Sfax 3./12. til Dublin. — Roma, v. Thun, afg. Ghent 5./12. til Tyne.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Lübeck 3./12. — Ingrid, Winther, ank. Bordeaux 4./12.

København. Hafnia, Hansen, ank. Riga 4./12. — Russia, Poulsen, afg. Rotterdam 4./12. — Carl Hecksher, Starck, afg. Swinemünde 2./12. — Dania, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Normannia, Erichsen, afg. Cardiff 19./11. — Euxinia, Dam-Larsen, afg. Rotterdam 5./12. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 19./11. — Livonia, Lindberg, ank. Genua 26./11.

Østersøen. Cimbrja, Poulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patria, Nielsen, ank. Genua 3./12. — Gratia, Sørensen, afg. Wi-borg 17./11. — Astoria, Neergaard, afg. Agua Amorge 3./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. London 1./12. — Gallia, Nielsen, ank. Rotterdam 28./11. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Terneuzen 1./12. — Sarmatia, Pedersen, ank. Livorno 28./11. — Kotonio, Rasmussen, ank. Neapel 1./12.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Burutisland 2./12. — Granaria, Jørgensen, afg. Genua 3./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rotterdam 4./12. — Estonia, Winckler, ank. Livorno 4./12.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Alfoa 30./12. — Selandia, Troensegaard, ank. Ghent 4./12. — Secalia, Jeusen, afg. Marbella 25./11. — Frumentia, Andersen, afg. Marbella 11./11. — Boscia, Skovgaard, ank. Marseille 3./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Grangemouthe 6./12. til Kjøbenhavn. — Brattingsborg, Suenson, ank. Aarhus 2./12. — Fredensborg, Fischer, afg. Libau 3./12. til Ghent. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Newport 6./12. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Newport 28./11. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 5./12. til Neapel. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Skanderborg, Jensen, afg. Kjøbenhavn 5./12. til Sunderland. — Stegelborg, Lund, afg. Livorno 2./12. til Huelva. — Stjerneborg, Lund, afg. Sunderland 6./12. til Kjøbenhavn. — Søborg, Hansen, passeret Dover 5./12. til Lübeck. — Uranienborg, Smidt, ank. London 3./12.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Swinemünde 5./12. — Klampenborg, Thygesen, afg. Pomaron 4./12. til Stettin. — Marselisborg, Larsen, ank. Liverpool 5./12. — Silkeborg, Pedersen, afg. Memel 2./12. til Rotterdam. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 3./12. til Nantes. — Tuborg, Smith, afg. Barry 25./11. til Genua. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Riga 6./12. — Vordingborg, Palsbo, ank. Malmø 6./12.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Fairwate 3./12. — Dansborg, Kühl, afg. Elsfleth 24./11. til Livorno. — Jægersborg, Larsen, ank. Leith 2./12. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Taarnborg, Matzen, ank. Lübeck 2./12.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Rouen 5./12.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, afg. Blyth 5./12. til Memel.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Grimsby 2./12. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Newcastle 30./11.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 6./12.

Rossia. Generalkonsul Elissejef, Kofod, afg. Reval 30./11. til London.

Det astasiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 28./11. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 24./11. til Hongkong. — Samui, de Fine Licht, ank. Bangkok 28./11. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 2./12. til Marseille. — Sibirien, Madsen, afg. Colombo 5./12. — Cathay, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Anamba, Roder, ank. Kjøbenhavn 30./11. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. — Indien, Berg, afg. Delagoa Bay 14./11. til Tjilatjap.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Rambusch, afg. Portland 21./11. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 3./12. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./11.

Æra. Enighed, Jensen, ank. Ghent 1./12. — Energi, Svane, ank. Metbil Red 2./12. — Emanuel, Hansen, ank. Kjøge 5./12.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bona 25./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Havre 5./12. — Martha, Christensen, ank. Rouen 4./12. — Elna, Rathje, ank. Oran 5./12. — Therese, Pedersen, ank. Aberdeen 5./12. — Simone, Møller, ank. Rouen 5./12. — Jeanne, Løffler, ank. Bougie 6./12. — Vera, Rise, afg. Toulon 5./12. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 4./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 29./11. — Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 4./12. — Sjølland, Sonnichsen, afg. Libau 30./11. — Agnete, Petersen, afg. Libau 5./12. — Hermia, Hansen, afg. Burutisland 2./12. — Alice, Schultz, ank. Lübeck 3./12.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Methil 2./12. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Ghent 5./12. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Neufahrwasser 5./12. — Hans Tavsen, Klaaborg, afg. Sunderland 5./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Hirtshals 5./12. vestg. — G. Koch, Jørgensen, afg. Emden 6./12. — Ajax, Brøsen, afg. Middelfart 5./12. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Kallundborg 5./12. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Cardiff 4./12. — I. D. S. Adolph. Fenger, ank. Stettin 1./12. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Liverpool 2./12.

Alfred Christensen. Polarsternen, Branth, ank. New York 27./11. — Eklipika, Henningsen, afg. Sfax 26./11. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Norrkøping 4./12. — Urania, Clausen, ank. Terneuzen 1./12. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 19./10. — Nordland, Møller, afg. Tyne Dock 28./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 4./12. — England, Andersen, afg. Ipswick 4./12. — Holland, Poulsen, afg. Burutisland 2./12. — Rusland, Madsen, afg. Gandra 27./11. — Dronning Olga, Petersen, ank. Libau 1./12. — Annette Furness, Larsen, ank. Newport Mon 1./12. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 2./12. — Europa, Hansen, afg. Methil 24./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Honfleur 28./11. — Frankrig, Friis, ank. Windau 3./12. — Belgien, Nielsen, ank. Limasol (Cypern) 2./12.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Newport 30./11. — Edison, Sørensen, afg. Blyth 28./11. til Adra. — Fulton, Jørgensen, afg. Newcastle 25./11. til Livorno. — Newton, Andersen, afg. Bastia 4./12. til Genua. — Washington, Nielsen, afg. Friedrichstadt 5./12. til Graugemouth.

Frem. Austa, Bagger, ank. Neuzen 5./12. — Vera, Thing, ank. Königsberg 1./12. — Freja, Nielsen, afg. Antwerpen 2./12. til Lowestoft.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Maracaiba, Svarrer, afg. Cadix 25./11. til Rio Grande. — Hans Steffensen, afg. Falmouth 28./11. til Antwerpen. — Mardor, Mørch, ank. Arajusa 1./12. — Sørine, Andersen, ank. Rio Janeiro 4./12.

Fans. Sønderho, Martha, Fischer, er 18./11. paa Rejse fra Cadiz til Rio Grande prajet paa 35° N. Br. og 16° V. Lgd. Alt vel.

Æra. Phoenix, Rasmussen, ank. Svendborg 1./12. — Arietis, Andersen, ank. Libau 2./12. — Smart, Christensen, afg. Gefle 29./11. til Bedesfort. — Anne, Mikkelsen, ank. Rostock 2./12. — Norma, Christensen, ank. Göteborg 2./12. — Vigilant, Jakobsen, ank. Setubal 3./12. — Wemyss Castle, Brandholm, ank. Malmø 4./12. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. London 4./12. — Nathalie, Eriksen, ank. Trepania 3./12. — Marie, Østermann, ank. Stralsund 3./12. — Bertha, Carlsen, ank. Kjøge 4./12. — Marie, Rasmussen, ank. Augustenborg 3./12. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Egersund 5./12. — Rigmor, Rasmussen, ank. Wismar 5./12. — Marie, Andersen, ank. Travemünde 5./12. — Pampa, Svendsen, ank. Helsingborg 5./12. — Valkyrien, Weber, afg. Svendborg 5./12. til Cadiz. — Ruth, Nielsen, ank. Leith 4./12. — Likka, Nielsen, ank. ank. Raus.

INDHOLD

So- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 8. December 1908. — Kaptajn J. P. Christiansen. — Transatlantisk Bugsering. — 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.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Jarsen, 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.

De Herrer Kaptajner

provanterer 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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansencor“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Kotka Hamnarbefare andelsforening

har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. v. Mehren

Mægler

Kolding.

Telegr. Adr. „Mehren“.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankrø. Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasmøllehaven.

Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,770 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsføderi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de billig. Priser.

Bunkerkul m. m.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til faget behørnde Reel og billig Betjening garanteres.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herr Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 81.

Kjøbenhavn, Fredag den 11. December 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amiante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32. 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Adr.:
St. Annæ
Plads 16

Compositioner

til

Jærn-, Staal- og Fræskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)

Indregistreret

Varemærke

Rustbeskyttende Farve

til

Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statabanerne • •

Telefon
5601

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Enerforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnen Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Bestemmelse er Sk. „Niels“ af Svendborg til Salg. Laster 90 Tons dw. 5000 Cbt. Træ, 33,62 Netto Tons. Dybgaende 8 Fod, to Stel Sejl og iøvrigt godt udhalet. Høieste Klasse og sejler uden Ballast. Skibet er beliggende i Svendborg.

L. Pedersen.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“, drægtig 166¹⁰/₁₀₀ Netto Reg. Tons, laster c. 115 Standere og 300 Tons Kul, liggende i Svendborg, er til Salg. Skibet er stærkt og godt samt vel udrustet.

Anvises af Skibsfører Petersen, Kongensgade 15, Odense. Handel afsluttes med Sagfører Valdemar Andersen, Odense.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udørsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Illums

Skibs- og Baadebyggeri

Middelfart

ved C. Christiansen

anbefaler sig med Bygning af mindre Skibe samt Reparation og Kølhaling.

Telefon 31. Telegr.-Adr.: „Illum“.



LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-pladsen (og assuredes ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Skib til Salg.

Skonnert „Elise“ beliggende i Faaborg, Klasse 5/6. l. 1., 119 R. T., laster 212 Tons, er til Salg ved Henvendelse til Skibsfører H. Hansen, Faaborg.

Helge Stabell,

Skibingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, l.
Telf. Øbro 1938 x.

Sømandshøjskolen,

Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. maanedlig. Ophold mindst 1 Maaned.

Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

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 Uøej og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hasna“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26³, Blankeneteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejbringelse 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“.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holstelsngade 16, Ø.

Telf. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Skibsfører!

En yngre, energisk Fører søges til Lastdamper; nogen Kapital ønskelig. Ansøgninger med Oplysning om Alder, anbefalinger modtager A/S „Annoncekontoret“, Gothersgade 12. Kjøbenhavn, under Mrk.: „Fragtdamper“, inden den 16. December.

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.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 9/1907, afsagt d. 25. Novbr. 1908. »Vereinigte Bugsir und Frachtschiffahrt Gesellschaft« i Hamburg mod »Det dansk-russiske Dampskibsselskab«, Kjøbenhavn.

Indstævnte Dansk-russisk Dampskibsselskab, hvis Damper »Excellence Pleske« henlaa i havareret Tilstand i Libau Havn, indgik i Begyndelsen af Oktober 1906 en Overenskomst med Citanterne Bugserelskabet Vereinigte Bugsir und Frachtschiffahrt Gesellschaft, om at dette for en Betaling af £ 175 skulde sende sin Slæbedamper »Diomedes« til Libau for at ledsage »Excellence Pleske« til Kjøbenhavn. Slæbedamperen skulde medbringe en Lokomobilpumpe med en Leveringsdygtighed af c. 400 Kbm. i Timen, anbringe denne paa »Excellence Pleske« og atter sørge for dens Borttagelse efter Ankomsten til Kjøbenhavn; den fornødne Damp skulde leveres af »Excellence Pleske«, men Citanterne skulde lade en Mand følge med om Bord til Pumpens Betjening.

Citanterfirmaet lejede en saadan Pumpe og en Sø af Firmaets Indehaverske paatog sig at følge med til Libau, idet han lod sig paamønstre »Diomedes« som Dykker.

Lørdag den 6. Oktober om Formiddagen ankom »Diomedes« til Libau og begyndte samme Dag at opstille Pumpen, et Arbejde, der udførtes af »Diomedes«'s Maskinbesætning i Forbindelse med den som Dykker paamønstrede Mand. »Diomedes« havde ikke medbragt Rørledninger, og man maatte derfor benytte Spildevandsrørene fra et af Spillene paa »Excellence Pleske« til at sætte Pumpen i Forbindelse med Pleskes Dampledning.

Søndag Middag var man færdig med Opstillingen af Pumpen, men da Havnekommissionen, der skulde prøve Pumpen, inden Skibet kunde faa Tilladelse til at løbe ud, ikke vilde komme om Bord om Søndagen, kunde Prøven først finde Sted næste Dag. I Begyndelsen arbejdede Pumpen godt, men efter en kort Standsning, gav det, da den paany var sat i Gang, et Ryk i Pumpecylinderen, og Pumpen gik i Staa. »Diomedes« Mandskab søgte først selv at finde og afhjælpe Manglen. Gliderstangen, som var bøjet, blev rettet, men da Pumpen desuagtet ikke vilde gaa, og det viste sig, at ogsaa Krumtapakslen var bøjet, maatte Pumpen næste Dag sendes i Land til Reparation paa en Maskinfabrik. Først Fredag den 12. var Pumpen i Stand til at arbejde saa tilfredsstillende, at Havnekommissionen gav Tilladelse til Afsejling.

Efter den af Dykkeren i Anledning af Uheldet afgivne Beretning var Skylden ikke Pumpens, der ved nogle forberedende Prøver havde vist sig at arbejde upaa-klagelig. Efter Standsningen, som fandt Sted, da han drejede Damphanen helt op for at lade fuld Damp strømme ind, undersøgte han Maskine og Pumpe og fandt, at der var Vand i Cylinderen og en Del af Rørledningen. Efter hans Skøn kunde Vandets Tilstedeværelse kun forklares paa en af 2 Maader: enten havde Maskinisten paa »Excellence Pleske« ikke, forinden han gav Damp, tilbørlig udtappet Rørledningen fra Kedlen til Damphanen, eller ogsaa havde man haft for høj Vandstand i Kedlen, saaledes at der med Dampen var presset Vand ind i Rørledningen.

Citanterne gjorde herefter Paastand paa en Erstatning for de ved Pumpens Beskadigelse og det derved forvoldte Ophold forbundne Omkostninger, og da de Indstævnte nægtede at betale en saadan Erstatning, har Citanterne paastaet de Indstævnte dømt til at betale foruden den kontraktmæssig beligede Sum £ 175 endvidere »Liggedagsgodtgørelse« for 5 Dage à 9 £ samt for Udlæg til Pumpens Reparation og til en i Libau af »Diomedes«'s Besætning afgiven Søforklaring £ 14-16-8,

eller ialt £ 234-16-8 med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte, der omvendt gør Citanterne ansvarlige for det skele Ophold og herfor forlanger en Godtgørelse af £ 50, paastaar sig frifunden mod Betaling af £ 125 uden Renter, og sig tilkendt Sagens Omkostninger. De gør gældende, at Grunden til Standsningen enten maa søges i Pumpens mindre gode Kvalitet eller i Fejl fra »Diomedes«' Besætnings Side.

Det er givet, at der ikke kan paahvile de Indstævnte noget Ansvar for, at Pumpen først blev prøvet om Mandagen, da det efter det oplyste udelukkende er Havnekommissionens Vægning ved at foretage Prøven om Søndagen, der er Aarsagen hertil. Spørgsmaalet drejer sig kun om, hvorvidt nogen af Parterne kan gores ansvarlig for det ved Pumpens mangelfulde Funktioneren foraarsagede Ophold.

Nogen virkelig Oplysning om Aarsagen til Uheldet ses ikke at være fremkommen. Den omtalte Dykker har i sin Vidneforklaring udtalt, at han ikke nærer nogen Tvivl om, at Aarsagen til Uheldet udelukkende maa søges i, at Dampen har omdannet sig til Vand i en hel Del af »Excellence Pleskes« Røranlæg, og at Vandet ved Dampen er presset ind i Cylinderen.

At der virkelig er kommet Vand i Cylinderen er forklaret dels af Dykkeren, dels af 1ste Maskinist paa »Diomedes«; medens ingen af de andre Vidner har iagttaget det, end ikke 2. Maskinist paa »Diomedes«, skønt han synes at have deltaget i Arbejdet med Pumpen under Prøven.

Medens 1. Maskinmester paa »Excellence Pleske« har forklaret, at Dykkeren trods Advarsel undlod at lukke forsigtigt og langsomt op for Dampen, har Dykkeren selv forklaret, at han forsigtig satte Damp til lidt efter lidt for at faa Pumpen opvarmet, inden han lod fuld Damp strømme til. Han har derhos forklaret, at han selv forinden havde aabnet de Afløbshaner, der fandtes i Nærheden af Pumpen for at prøve, om der var Vand der; en yderligere Prøve — af den fjernere Del af Rørledningen — tænkte han ikke paa at foretage, fordi det efter hans Skøn ikke paahvilede ham, men han har erkendt, at han, som var den ansvarlige Leder ved Pumpens Opstilling, ikke har truffet Aftale med nogen af »Excellence Pleskes« Besætning om, hvem der skulde besøge Udtapningen af de enkelte Dele af Anlægget, lige saa lidt som han har set nogen af Folkene foretage nogen saadan Udtapning. 1ste Maskinist paa »Diomedes« har derimod forklaret, at han personlig har foretaget en Udtapning af hele Forbindelsen mellem Pumpen og Kedlen.

Af Folkene paa »Excellence Pleske« er det forklaret, at de ikke havde noget med Pumpens Opstilling at gøre, og at de derfor i hvert Tilfælde er uden Skyld i Uheldet, selv om det stammer fra, at der har været Vand i en Del af Ledningen.

Noget sagkyndigt Skøn til Oplysning om Pumpens Beskaffenhed eller om den formentlige Aarsag til Uheldet er ikke optaget. Der er intet positivt oplyst om, at der har været for høj Vandstand i »Excellence Pleskes« Kedel eller Vand i Rørene. Den Theori, hvorpaa Citanterne støtte deres Erstatningspaastand, har intet andet Grundlag end de af Dykkeren og 1ste Maskinist paa »Diomedes« — de 2 Mænd, der i Forening maa antages at have haft Ansvar for Pumpens Opstilling og rigtige Fungeren, og af hvilke navnlig Dykkeren maa betragtes som stærkt interesseret i Sagen — afgivne i og for sig ret ufyldstgørende Forklaringer om, at de efter Pumpens Standsning har fundet Vand i Cylinderen.

Som Sagen saaledes foreligger, findes der ikke at være nogen Basis for en Erstatningsfordring fra Citan-

ternes Side, men paa den anden Side findes der heller ikke at være ført tilstrækkeligt Bevis for en til Erstatning tilpligtende Skødesløshed udvist af Citanterne mod de Indstævnte. Naar de Indstævnte har hævdet, at Analogien af Sølovens Bestemmelser om Liggedagsgodtgørelse, naar Ladningen ikke leveres i rette Tid, maa komme til Anvendelse her uden Hensyn til, om der foreligger nogen Forsømmelse fra Citanternes Side, kan der ikke gives dem Medhold deri.

De Indstævnte vil herefter være at dømme til at betale Citanterne det oprindelig belignede Honorar £ 175 med Renter som paastaaet, medens de iøvrigt vil være at frifinde for Citanternes Tiltale. Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Kjøbenhavn, d. 11. December 1908.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund meddeler: Som Svar paa Hr. Navigationslærer Christensens Forespørgsel i *Dansk Søfartstidende* af 24. ds. skal Repræsentantskabet bemærke:

Saa længe de vedtagne Minimalrater gennemføres, formener man, at det under de nuværende lave Konjunkturer maa blive enhver bestyrende Reders Sag at træffe saadanne Dispositioner over sin Tonnage — ogsaa med fremtidig Beskæftigelse for Øje — som vedkommende maatte finde at være mest formaalstjenlige.

Den 30. November 1908.

Repræsentantskabet.

Ministeriet for Handel og Søfart. Efter at Kontorchef Julius Schovelin, til hvem Handelsministeren havde rettet Henvendelse om Overtagelse af den eventuelle Post som Departementschef i Ministeriet for Handel og Søfart, har trukket sin Ansøgning tilbage, agter Ministeren at udpege Kontorchef i Indenrigsministeriet Henrik Vedel til Posten. Udnævnelsen vil imidlertid først kunne foreligge efter Kongens Hjemkomst.

Farlige Redningskranse. »Board of Trade« undersøger for Tiden et usædvanligt Tilfælde, som for nylig er hændt i Brisbane, hvor en Kvartermester om Bord i en engelsk Damper blev dræbt ved et Ulykkestilfælde. Han var beskæftiget med at prøve en Redningskrans, som skulde vise et klart Lys, naar den blev kastet i Vandet, fortæller »Shipp. Gaz.« Det menes nu, at Vandet paa en eller anden Maade er kommet ind i den Beholder, som indeholdt de lysende Kemikalier, hvorved der fremkaldtes en Eksplosion, som dræbte Kvartermesteren.

»Board of Trade« undersøger Tilfældet med stor Omhyggelighed for nøje at kunne skønne om, hvad der er Aarsag til Ulykken, og om der kan være Fare for lignende Tilfælde.

Bjergeløn. Kjøbenhavn, 8. December. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Entreprise 20,000 Kr. for Bjergning af Turistdamperen »Thalia« af Triest, som d. 23. August d. A. grundstødte paa Græsmyrgrunden ved Leiknæs i Norge.

Toldnedsættelse paa Kul. Danmark er et af de faa Lande i Evropa, som altid har vist Tendens til Frlhandel, skriver »Shipp. Gaz.« Dets Toldtarif har

aldrig været videre protektiv, og med den ny Toldlov vil der ske yderligere Nedsættelse for mange Artiklers Vedkommende.

For engelske Kulgrubeejere og Afskibere er det værd at lægge Mærke til, at Tolden paa Kul vil gaa ned fra 9 Øre til 3 Øre pr. 100 Kilo, og paa Koks fra 15 Øre til 5 Øre, og at om fire Aar vil Tolden paa disse Varer helt bortfalde. Da Danmark ikke selv har Kul, og det ganske er henvist til at stole paa England med Hensyn til sin Forsyning hermed, viser dets Statsmænd stor Klogskab ved at nedsætte og sluttelig helt ophæve Tolden paa en saa vigtig Artikel.

Knippelsbro. Borgerrepræsentationen vedtog i Følge »Natt.« i sit Møde for lukkede Døre Mandag Aften at tiltræde Magistratens Forslag om at opgive Flytningen af den gamle Knippelsbro. Borttagelsen af Broen vil nu blive foretaget af Havnevæsnet.

Damperen „Otaki“.

I Begyndelsen af November Maaned foretoges der paa Clyden Prøveture i tre Dage med Damperen »Otaki«, som er bygget af Messrs. William Denny and Brothers, Dumbarton, med et overraskende heldigt Resultat.

Det hænder sjældent, skriver »Shipp. Gaz.«, at et Dampskibsselskab naar et saa afgørende gunstigt Resultat med Hensyn til en ny Fremdrivningsmaade, som det er Tilfældet for New Zealand Shipping Company, med dets sidste ny Fragtdamper »Otaki«.

Denne Damper er enestaaende, for saa vidt som det er den første Oceandamper, der udrustes med en Kombination af Stempelmaskiner og Damp turbine.

Den Idé at kombinere disse to Systemer er dog ikke ganske ny; den blev allerede fremsat for nogle Aar siden af en velkendt skotsk Skibsbygger, da det diskuleredes, hvilke Maskiner man burde give »Lusitania« og »Maurelania«. »Otaki« realiserer denne Idé. Den er en Damper med tre Skrue, hvoraf de to drives af et dobbelt Sæt tregangs Stempelmaskiner, hvis Damp ledes til en Lavtryks-Damp turbine, der driver den midterste Skruer.

Denne Turbine drejer kun i én Retning, da dens Skruer kun bliver brugt, naar Skibet gaar frem, idet man ved Skifteventiler kan lade Dampen enten gaa lige til Kondensatoren eller til Lavtryksturbinen.

Herved opnaas at Skibet under Manøvrering let bliver til en almindelig Dobbeltkrue Damper, ved at Midterskruen ikke dellager i Fremdrivningen.

Hvad der forøger Interessen ved »Otakis« Prøveture er den Omstændighed, at Rederne var i Stand til at drage en Sammenligning mellem dette Skibs Præstation og to af deres tidligere Skibes, under nøjagtig samme Forhold, nemlig Damperne »Orari« og »Opawa«.

Skrogene af de tre Skibe, som hver især maaler c. 7,200 Tons Brutto, er nøjagtig ensdannede. Den eneste Forskel er som nævnt, at det ny Skib »Otaki«, som er Tilgift til det dobbelte Sæt Stempelmaskiner, har en Turbine til at drive en tredje Skruer.

Da »Orari« og »Opawa« var paa Prøvetur havde de ganske samme Dybgaaende, med indtil $\frac{1}{2}$ Tommes Nøjaglighed, og nu blev det afpasset saaledes, at ogsaa »Otaki« paa sine Prøveture havde nøjagtig samme Dybgaaende som de to andre Skibe.

Da Rederne indtil de mindste Enkeltheder kendte de Resultater, som opnaaedes af »Orari« og »Opawa«,

kunde de nøje afgøre, hvilken Virkning »Otakis» Turbine havde haft med Hensyn til Hurtighed og Kulforbrug over samme udsejlede Distance.

De nøjagtige Resultater af Sammenligningen er endnu ikke offentliggjort; men det vides, at »Otaki» paa sin Prøvetur opnaaede en Fart af noget over 15 Knob, medens »Orari» og »Opawa», som begge var bygget i Dumbarton i 1906, naaede noget over 14½ Knob.

»Otakis» Lavtryks-Damp turbine har allsaa givet Skibet mindst ½ Knob mere Fart samtidig med et mindre Kulforbrug. Den nøjagtige Opgørelse med Hensyn til dette sidste Punkt er endnu ikke udarbejdet, men der er Grund til at antage, at den Kombination af Maskiner, som det ny Skib er en Type paa, vil betyde en Brændselsbesparelse af c. 10 pCt.

Hvis dette bekræfter sig, er det en Begivenhed af en vidtrækkende Betydning. En Fartforøgelse af ½ Knob og en samtidig Besparelse af 10 pCt. paa Udgifter til Kul, betyder muligvis en Omvæltning med Hensyn til Fremtidens Maskiner i Fragtdampere. »Otaki» vil være det første Skib i Jordomsejlingsfarten, der er udrustet med Damp turbine.

Paa Turen til New Zealand vil den lægge Vejen via Kap det gode Haab, og paa Hjemturen gaa rundt Kap Horn. Dette er en Rejse paa c. 27,000 Sm. Hvad en Kulbesparelse betyder paa disse uhyre Strækninger over det aabne Hav, behøver ikke at fremhæves.

En Pensionskasse for alle Søfarende.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Det har glædet mig at læse Hr. O. P. Jensens Indlæg i *Dansk Søfartstidende* Nr. 76, thi om jeg end ikke kan være enig med ham i alle Punkter, saa kan det kun være i Sagens Interesse, at dette Spørgsmaal bliver belyst fra alle Sider. Det vilde derfor være ønskeligt, om mange vilde fremsætte deres Synspunkter, selv om disse ikke alle er i Overensstemmelse — man vilde da have godt Haab om at finde de Grundformer, hvorefter en eventuel Pensionering kan dannes og derved komme Sagens Løsning et godt Skridt nærmere.

I et tidligere Indlæg (*Dansk Søfartstidende* Nr. 54) har jeg fremsat det Spørgsmaal, om Sejlskibsrederne og særlig de mindre af dem — Selvejerne — vil være i Stand til at konkurrere med det nærmeste Udland, naar de yderligere bliver belastet med Udgiften til en Pensionskasse. Naar jeg betragter følgende Passus i Hr. O. P. Jensens Indlæg som Svar herpaa, da tror jeg ikke at gøre mig skyldig i nogen Fejltagelse, selv om den ikke fremkommer som direkte Svar: »Ulykkesforinkringen for Søfolk er en stor Byrde for dem (Selvejerne), og kom nu Pensioneringen til, saa vilde det snart være forbi med Danmarks Smaaskibe».

Svaret er saaledes et bestemt Nej. Smaaskibene vil ikke kunne taale de Byrder en Pensionering vil lægge paa dem, naar de skal hævde sig i Konkurrencen med det nærmeste Udland. Jeg er fuldstændig enig med Hr. O. P. Jensen heri, og jeg har i Slutningen af mit første Indlæg stærkt pointeret, at før man gaar med til at anbefale en saadan Pensionering, da maa man være klar over dens Følger, særlig for disse Skibes Vedkommende. Dette Standpunkt maa jeg vedblivende fastholde og vil yderligere paapege, at hvis disse Skibe skal inddrages under en Pensionering — hvad de selvfølgelig bør — da maa de paa en eller anden Maade have en Særstilling, hvorved deres Byrder lettes.

Af Hr. O. P. Jensens Indlæg fremgaar, at han kan slutte sig til den af Hr. Kaptajn J. Kusk Jensen fremsatte og af mig tiltraadte Tanke, at de tre interes-

serede Faktorer, Søfolkene, Staten og Rederne bør bidrage til Udgiften ved en eventuel Pensionering, men hermed hører desværre Enigheden op for dette Punkts Vedkommende; thi medens Hr. Kaptajn J. Kusk Jensen og jeg mener, at Redernes Bidrag skal fremkomme ad direkte Vej, saa foreslaar Hr. O. P. Jensen, at det skal ydes indirekte, hvorved ogsaa Udlandets Skibe, der losses eller lader i Danmark kan komme til at bidrage.

Dette Forslag kan ved et løst Skøn synes ret tiltalende, men det gælder her som ved ethvert Forslag — man bør nøje overveje Følgerne og danne sig en Mening derefter. De indirekte Skatter er ikke og kan ikke være yndede, fordi de falder saa vilkaarlig og virker ganske uretfærdigt i de aller fleste Tilfælde, og heri dannes en af Rederne betalt indirekte Skat til en Pensionering ingenlunde nogen Undtagelse, hvilket jeg skal tillade mig at belyse ved nogle Eksempler taget fra Sejlskibsfarten.

I Følge den sidst udkomne officielle Fortegnelse over danske Handelsskibe var der paa Fanø hjemmehørende c. 12,000 Sejl-Reg.-Tons. Disse Skibe varierer i Størrelse mellem 300 og 1,700 Reg.-Tons, og heraf var igen 5 Skibe, der var over 1,100 Reg.-Tons hver.

Det siger sig selv, at meget faa af disse Skibe nogen Sinde losses eller lader i Danmark, og som Følge heraf vil de ej heller komme til at bidrage i den indirekte Skat til en Pensionering.

Anderledes vil det blive med andre 12,000 Sejl- og Reg.-Tons, hvor Skibenes Størrelse varierer mellem 40 og 200 Reg.-Tons. Alle disse Skibe vil Gang efter Gang komme til at erlægge den indirekte Skat, fordi deres Fart jævnlig fører dem til Danmark, enten for at losse eller lade; men af disse Skibe vil det igen blive de mindre, der forholdsvis vil komme til at erlægge den største indirekte Skat, fordi de oftere end andre Skibe losses eller lader i Danmark, og det er jo netop disse sidste, som Hr. O. P. Jensen mener, der allerdaarligst kan bære Udgiften ved en Pensionering.

Naar Hr. O. P. Jensen fremsætter, at den samlede Godsmængde, der ad Søvejen er ført mellem Danmark og Udlandet (og omvendt) i 1907 udgjorde 5,120,621 Reg.-Tons, og at en Afgift af 5 Øre pr. Ton vilde indbringe 256,031 Kr., da er dette selvfølgelig rigtig nok, men naar Statistiken tillige udviser, at fremmede Skibe kun har deltaget med c. den halve Tonnage, da faar Tallene en væsentlig anden Betydning. Denne anden Betydning er, at de danske Skibe vil komme til at deltage i ovennævnte 256,031 Kr. med Halvdelen.

Hvorfor Hr. O. P. Jensen mener, at Ruleskibene vil faa Moderation i Afgiften, staar ikke klart for mig; derimod er jeg godt klar over, at den mere og mere udviklede Rutefart er en af den fri Fragtfarts værste Fjender, og at det vil være lidet tilraadeligt yderligere at hæmme den fri Fragtfarts Konkurrenceevne, og jeg forstaar yderligere ikke, hvorfor et Rutedampskib, f. Eks. mellem London—Kjøbenhavn og Stettin skulde være mere berettiget til Moderation i Udgiften ved Pensioneringen end et mindre Sejlskib, der foretager 5 à 10 Ture aarlig mellem de to sidstnævnte Pladser.

Naar der bortses fra, at det af Hr. O. P. Jensen fremsatte Forslag vil bringe en Indtægt til Pensionsfonden af c. 128,000 Kr. aarlig, der kommer fra fremmede Skibe, da finder jeg ikke, at det er andet end en Omkægning af Redernes Bidrag fra en direkte Skat til en indirekte, i Sammenligning med Kaptajn J. Kusk Jensens Forslag, men ganske nøgtern set, er det dog fuldkommen ligegyldigt, om jeg betaler en Afgift af den højre Lomme eller af den venstre, dog skal jeg indrømme, at de indirekte Skatter lettere »glider i Skatteyderne» end de direkte, men ved de sidste slipper man dog for de fleste af de vilkaarligheder og Uretfærdigheder, som hæfter ved de første.

Hr. O. P. Jensen mener endvidere, at de Bøder,

der idømmes i Sager vedrørende Søværnet, kunde tilfalde Pensionskassen. Men hvilken Fordel vil Sømandsstanden faa heraf, det vil jo kun betyde, at man giver til den ene fattige Sømandsfamilie, hvad man tager fra en anden, idet disse Bøder tilfalder en eller anden godgørende Forening indenfor Sømandsstanden.

Idet jeg slutter disse Bemærkninger om Pensions-sagen, tillader jeg mig at henlede alle interesseredes Opmærksomhed paa den nylig udkomne Statistik over Danmarks Skibsfart i 1907, den er saavist god at faa Forstand af. Den fortæller os med tørre Tal, at Staten driver sin Konkurrence mod en enkelt Klasse af sine skatteyndende Borgere (Smaaskipperne) i den Grad, at Dampfærgerne nu besørger over Halvdelen af den indenrigske Fart, og at der om 7 à 8 Aar, hvis den med Dampfærgerne besørgede Godsmængde vil tiltage efter samme Maalestok som i 1907, ikke vil eksistere nogen dansk Indenrigsfart med Sejlskibe.

Endvidere siger Statistiken, at danske Skibe i 1907 i Udlandet har opsejlet et Beløb af c. 59 Mill. Kr., hvoraf danske Redere har været skatskyldige til Staten.

C. Minor Rasmussen.

Tysk Søretsdom.

Flensborg Seeamt behandlede d. 30. November en Kollisionssag mellem den danske Dampers »Mary«, Kapt. Clausen og den svenske Dampers »Germania«, Kaptajn Clasen, som d. 23. November 1908 har haft et Sammenstød i Kaiser Wilhelm Kanalen.

Dampers »Mary« af Esbjerg afgik d. 20. November fra Great Yarmouth til Königsberg med en Ladning Sild. Om Morgenen d. 22. tiltraadte den med Lods om Bord Gennemsejlingen af Kanalen. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ om Morgenen observeredes der to modgaaende Dampere, hvorfor Farten blev mindsket. Da den første Dampers var passeret, lod Lodsens Skibet dreje til Bagbord og gav tillige tre Gange fem korte Stød i Dampsløjten som et Varsels-signal. Derefter blev Roret lagt haardt Bagbord og Maskinen sat paa halv Kraft, hvorefter Skibet drejede noget til Styrbord; men da den anden Dampers hurtligt nærmede sig, og pludselig kun viste grønt Lys, blev Roret lagt haardt Styrbord. Denne Rormanøvre blev angivet ved Signaler. Samtidig blev Maskinen sat paa fuld Kraft Bak, Ankeret kastet og tredive Favne Kæde blev stukket ud, hvorefter Skibet stoppede og drejede noget til Styrbord. Den modgaaende Dampers, som var »Germania« af Göteborg, blev ramt lige ved Stævnen. »Germania« havde intet Signal givet, da den vagthavende Styrmænd, under den overhængende Fare for Sammenstødet maa have overhørt Lodsens Befaling dertil.

»Mary« blev, da Forrummet løb fuld af Vand, sat paa Grund; men blev senere taget af igen. Skaden androg c. 30,000 Mark. Under Sammenstødet herskede der regnfuldt Vejr med vestlig Vind. Rigskommisæreren tilskrev Sammenstødet den Omstændighed, at »Mary« ved at passere den forud for »Germania« kommende Dampers var skaaret ud af sin Kurs og ikke igen var kommet ind i denne, da »Germania« passerede.

Seeamts Kendelse lød: »Den, d. 23. November 1908 Kl. 2 $\frac{3}{4}$ Morgen i Kaiser Wilhelm Kanalen stedfundne Kollision, mellem den danske Dampers »Mary« og den svenske Dampers »Germania« maa tilskrives, at »Mary« ved Dampers »Cai« Passeren var bleven paavirket i sin Styreevne og derfor ikke paa Grund af den korte Afstand kunde vige af for »Germania«. Denne havde ikke antydning, at den bakkede, ved det befalede Signal og ikke hejst de foreskrevne røde Lanterner. Dette er

et Brud paa Forskrifterne; det kan imidlertid ikke fastslaaes, at Kollisionen vilde have været undgaaet, selv om Forskrifterne var blevet overholdt.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har intet Steds bragt nævneværdige Forandringer. Overalt er der kun yderst ringe Liv i Tingene, og saavel her som i Udlandet lægges der nu ogsaa flere og flere Dampere op. Den Kant, hvorfra man i den nærmeste Fremtid venter sig mest, er La Plata, som forventlig vil faa en god Høst, og Tendensen har bedret sig noget baade for prompt og Januar/Marts Lastning, men foreløbig effektueres der kun faa Befragtninger, da Eksportørerne spekulerer i lavere Rater end de, som Rederne gennemgaaende nu holder paa. Pr. Februar er der dog sluttet til 14/6 O. C. (\div 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet for c. 4,000 Tons Baade, hvilket er 1/ mere end for en Uge siden. — Nordamerika er ikke saa aktiv som for et Par Uger siden, og medens Raterne fra Golfen er lidt lavere, er de fra Atlanterhavspladserne temmelig uforandrede. — Østen er uforandret flov. Heller ikke noget af de evropæiske Markeder kan opgive den fjerneste Bedring, tvertimod ligger flere af dem endnu mattere end ellers i den sidste Tid, og den tilstundende Jul med mange Helligdage vil ogsaa bringe en Del Forstyrrelser, ligesom den sidste Del af Aaret jo altid er præget af Sløjhed. — Kulfragterne er paa det nærmeste uforandret i alle Retninger.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Formand: Konsul *P. Rechinilzer*, Aalborg.
Sekretær: Redaktør *Emil Krogh*, Kjøbenhavn.
Kasserer: Kaptajn *C. Minor Rasmussen*, Kjøbenhavn.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsstyrelsernes Formænd:

Kaptajn *M. N. Fischer*, Vejle; Skibsreder *C. P. Lund*, Rønne; Havnefoged *Carl E. Møller*, Svendborg; Navigationslærer *H. J. Christensen*, Marstal; Havnefoged *A. P. Rasmussen*, Nykjøbing, Jyll., Konsul *Rechinilzer*, Aalborg; Kaptajn *J. H. Svarrer*, Nordby, Fanø, eller til Hovedkontoret, St. Annæ Plads 26 2. Sal. Kjøbenhavn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Formand: Kaptajn *C. Jensen*, Hellerup.
Sekretær og Kasserer: Translatør *L. Rasmussen*, Svendborg.

Kredsformænd:

Nordsjælland.... Kapt. *C. Jensen*, Margrothevej 7, Hellerup.
Dragør..... " *J. Schmidt*, Dragør.
Faxe og Omegn. " *J. P. Hansen*, Faxe Ladeplads.
Rødvig..... " *J. P. Nielsen*, Rødvig.
Stege og Nyord. " *N. P. Hansen*, Nyord, Stege.
Bornholm..... *Th. Clausen*, Rønne.
Midtøen..... " *M. Christiansen*, Nørrebro 106, Odense
Sydøen..... " *Th. Nielsen*, Svendborg.
Østøen..... " *W. Iversen*, Nyborg.

Langeland	Kapt. A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordfyen	" C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø	" Joh. Albertsen, Marstal.
Sydjylland	" {P. Pedersen, Strandbuse, Kolding og H. Christensen, Vindingland, Vejle.
Midtjylland	" S. Christensen, Aarhus.
Nordjylland	" J. P. Christiansen, Laugesg. 6, Aalborg.

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg	Sagfører Knud Petersen og M. Andersen.
Aarhus	— N. Knudsen.
Assens	— J. Jørgensen.
Esbjerg	— J. Clausen.
Faaborg	— J. Amtoft.
Fredericia	— E. Thiellesen.
Frederikshavn ..	— N. Petersen.
Horsens	Overretssagfører Schouenborg.
Kallundborg ...	Sagfører, cand. jur. Aage Schullz.
Kjøbenhavn	Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.
Marstal	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart	— Philip Hansen.
Nexø	— H. Mauritzen.
Nyborg	— Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	— Axel Lønnesen.
Odense	— E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne	— Janus Olsen.
Svendborg	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle	Overretssagfører F. Knudsen.

Fra Sø og Land.

Det tyske femmastede Sejlskib »R. C. Rickmers«, der er forsynet med Hjælpemaskine, er ankommet til San Francisco fra Antwerpen, efter en Rejse, som er nogle Dage kortere, end en, som det gjorde for et Aarstid siden fra Kontinentet til det nordlige Stillehav. Paa denne sejlede og dampede Skibet fra Hamburg til San Pedro, Californien, i 97 Dage og nogle faa Timer. Rejsens Længde var 15,861 Sm. De to Tredjedele af Vejen blev tilbagelagt for Sejl alene, og paa den ene Tredjedel anvendtes tillige Dampkraft. Paa den nu endte Rejse har Skibet tilbagelagt Vejen fra Antwerpen til San Francisco i 93 Dage.

Samtidig har det franske Sejlskib »Marechal de Turenne« ogsaa naaet San Francisco efter 158 Dages Rejse fra Cherbourg. Dette anføres dog ikke til en Sammenligning med »R. C. Rickmers« Rejse, dels fordi Franskmanden kun fører Sejl, og dels fordi den, som saa mange andre franske Skibe, har gjort sin Rejse via Hobart (Tasmania).

En Statistik, som blev udarbejdet for et Aarstid siden over mere end 60 Sejlskibes Rejser fra England eller Kontinentet til det nordlige Stillehav viser, at Gennemsnitsvarigheden af disse Skibes Rejser var 155 Dage, skriver »Shipp. Gaz.«

Heraf vil det ses, at »R. C. Rickmers« har gjort en meget hurtig Rejse ved at naa San Francisco i 93 Dage, medens »Marechal de Turenne« ikke har meget at beklage sig over ved at have brugt 158 Dage.

Følgende Fortegnelse over nogle af »R. C. Rickmers« Rejser siden den løb af Stablen i Bremerhaven i 1906, vil være af Interesse: New York til Saigon 83 Dage, Bangkok til Lizzard 84 Dage, Hamburg til San Pedro (California) 97 Dage, San Pedro (California) til Sydney (N. S. W.) 99 Dage, Sydney (N. S. W.) til San Francisco 60 Dage, Tacoma til Antwerpen 124 Dage, Antwerpen til San Francisco 93 Dage.

Havarier og Forlis.

Kursk, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Königsberg til Antwerpen været paa Grund ved Vlissingen. Flot uden Assistance.

Esksdale, Dpsk. af Glasgow, kom d. 6. ds. paa Rejsen til North Shields i Ballast paa Grund ved Odense Gab. Flot med Assistance og fortsat Rejsen.

Lenita, Barkskib af Bergvarna, kom paa Rejsen til West Hartlepool med Trælast paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance.

Merkur, Dpsk. af Hobro, har paa Mariager Fjord været i Kollision med Dpsk. »Regina« af Kragerø. »Merkur« fik svær Skade paa Forskibet og indgik til Hadsund.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker 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. Libau 6./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Konstanti- nepol 7./12. — Algarve, Borries, ank. hertil 8./12. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 10./12. til London. — A. N. Han- sen, Paaske, afg. Newcastle 8./12. hertil. — Antwerpen, Mad- sen, afg. Havre 9./12. til Cardiff. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 9./12. — Arno, Strubberg, pass. Holtenau 9./12. for Dun- kerque. — Aurora, Fischer, afg. Genua 9./12. til Neapel. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 11./12. for Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. hertil 8./12. — C. F. Tiet- gen, Thomsen, afg. New York 3./12. hertil. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Alicante 8./12. — Christian IX, Holm, afg. Messina 28./11. hertil. — Dagmar, Bogvad, afg. Valencia 1./12. hertil. — Douro, Mortensen, ank. hertil 8./12. — Esbjerg, Straffe, ank. Libau 7./12. — Florida, Andersen, afg. Sunder- land 25./11. til Buenos Aires. — Fredrik, Thomsen, ank. Lon- don 6./12. — Garonne, Kroman, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 8./12. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 10./12. hertil. — Hengest, Munk, ank. Antwerpen 7./12. — Holar, Svan, afg. Reval 9./12. til Pernau. — J. C. Jacob- sen, Petersen, pass. Holtenau 9./12. hertil. — Jolantha, Si- monsen, ank. hertil 9./12. — Karin, Rühberg, ank. hertil 7./12. — Kasan, Hansen, afg. London 8./12. til Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 9./12. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 9./12. — Louise, Kruse, ank. Dunkerque 9./12. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 5./12. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 2./12. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 7./12. for Bor- deaux. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, oplagt her. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Königsberg 9./12. hertil. — Moskov, Meldahl, ank. Riga 6./12. — Nicolai II, Clauson-Kaas, pass. Gibraltar 9./12. for Antwerpen. — Nordjyl- land, Kragh, ank. Königsberg 8./12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 6./12. — Omsk, Harder, ank. Hull 8./12. — Os- car II, Hempel, ank. hertil 9./12. — Pennsylvania, Gottsche, afg. Philadelphia 1./12. hertil. — Perm, Christensen, dokker her. — Pregel, Iversen, afg. Riga 3./12. til Rouen. — Riberhuus, Bonnellykke, ank. Riga 10./12. — Saga, Wiberg, ank. hertil 9./12. — Saxo, Larsen, ank. Stockholm 8./12. — Seine, Damp, afg. Stettin 9./12. til Riga. — Skalholt, Larsen, afg. Reval 9./12. til Pernau. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 3./12. til Baltimore. — Tiber, Beck, ank. Marseille 7./12. — United States, Wulff, afg. herfra 10./12. til New York. — Vadsø, afg. herfra 7./12. til Stettin. — Rogaland, ank. Liverpool 8./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 28./11. til Dakar. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Bristol 29./11. til Savannah. — Generalkonsul Palli- sen, Christensen, afg. Savona 30./11. til Savannah. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 6./12. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Cardiff 27./11. til St. Vincent. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Stockholm 6./12. — Pawel Andrejeff, Tan- nebek, ank. Stockholm 8./12. — Wladimir Sawin, Carsten- sen, ank. Cardiff 7./12. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Libau 5./12. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, ank. Grange- mouth 8./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Emden 4./12. til Riga.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Grimsby 6./12. til Riga. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Asnaeka 8./12. til Lissabon. — Nau- tik, N. Nielsen, ank. Middlesbro 5./12. — Nordsoen, Gram, passeret Helsingør 4./12. til Antwerpen. — Garda, Iversen, ank. Stugsund 6./12. — Ellen, Hansen, ank. Gravelines 5./12. —

Fylla, Christensen, ank. Marseille 8./12. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 3./12. til Cardiff. — Napoli, Brinck, pass. Haastholm 7./12. til Ghent. — Bodil, Uldall, afg. Danzig 5./12. til Aho. — Dagmar, Mathiasen, passeret Helsingør 5./12. til Aho. — Norma, Schiff, ank. Methil 7./12. — Hebe, Gregersen, ank. Esbjerg 4./12. — Inger, Larsen, afg. Valencia 7./12. til Hamburg. — Johanne, Mikkelsen, ank. Danzig 7./12. — Laura, Pedersen, afg. Marseille 5./12. til Ystad.

Vulcan, Vulcan, Nielsen, afg. Swansea 28./11. til Catania. — London, Bom, ank. Stettin 8./12. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 7./13. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Tyne 4./12. til Bordeaux.

Mercur, Berlin, Krogh, afg. Newport 2./12. til Catania. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Sfax 3./12. til Dublin. — Roma, v. Thun, ank. Tyne 7./12.

Dannobrog, Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Brattingsborg, Svendsen, ank. Helsingør 10./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Ghent 9./12. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Newport 6./12. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Newport 4./12. til Neapel. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 5./12. til Neapel. — Skanderborg, Jensen, ank. Sunderland 9./12. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 7./12. — Stjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Soborg, Hansen, afg. Bonisal 27./11. til Herrenwieck. — Uranienborg, Schmidt, afg. London 9./12. til Sunderland.

Dampskibsselskabet af 1896, Guldborg, Ørbeck, ank. Riga 7./12. — Klampenborg, Thygesen, afg. Pomaron 4./12. til Stettin. — Marselisborg, Larsen, ank. Liverpool 5./12. — Silkeborg, Pedersen, afg. Memel 2./12. til Rotterdam. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 9./12. — Tuborg, Smith, ank. Genua 7./12. — Ulfborg, Møllerup, ank. Riga 6./12. — Vordingborg, Petersen, ank. Malmø 6./12.

Neptun, Aggersborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Dansborg, Kühl, ank. Livorno 8./12. — Jægersborg, Larsen, afg. Leith 8./12. til Libau. — Taarnborg, Matzen, ank. Lübeck 2./12.

Høneborg, Høneborg, Christiansen, ank. Rouen 5./12.

Skjoldborg, Skjoldborg, Møller, afg. Blyth 5./12. til Memel.

Svendborg, Anna Mærsk, Sørensen, ank. Grimsby 2./12. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Newcastl 7./12. til Königsberg.

Havet, Fyen, Andersen, ank. Korsør 7./12.

Rossia, Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. London 6./12.

Det østasiatiske Kompagni, Cathay, Thomsen, ank. Aalborg 8./12. — Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 28./11. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 8./12. til Shanghai. — Samui, de Fine Licht, ank. Bangkok 28./11. — Sibirien, Madsen, afg. Colombo 5./12. — Tranquebar, van Deurs, ank. Marseille 8./12. — Anamba, Roder, ank. Helsingør 8./12. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. — Indien, Berg, ank. Tjilatjap 5./12. — Birma, Jensen, afg. Libau 8./12. til New York.

Vestindisk Afdeling, St. Thomas, Hansen, afg. Kjøbenhavn 8./12. til Rotterdam. — St. Jan, Rumbusch, afg. St. Thomas 6./12. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 3./12. til Havre.

Ers, Erindring, Nielsen, ank. Methil 6./12.

Torm, Sara, Jensen, pass. Brunsbüttel 9./12. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 7./12. — Sjælland, Sonnielsen, ank. Rouen 7./12. — Agnete, Petersen, pass. Holtenau 8./12. — Hermia, Hansen, ank. Kallundborg, 6./12. — Alice, Schultz, afg. Lübeck 7./12.

Alfred Christensen, Polarstjernen, Branth, ank. New York 27./11. fra St. Lucie. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Sfax 26./11. til Zweekudrect. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Danzig 6./12. — Urania, Clausen, ank. Ghent 3./12. fra Terneuzen. — Svend, Schmidt, i Kjøbenhavns Dok. — Nordland, Møller, afg. North Shields 30./11. til Catania. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Windau 4./12. — England, Andersen, ank. Methil 7./12. — Holland, Poulsen, ank. Kolding 5./12. — Rusland, Madsen, afg. London 8./12. — Dronning Olga, Petersen, ank. Libau 1./12. — Anette Furness, Larsen, afg. Newport Mon 9./12. — Lady Furness, Clausen, ank. Alona 2./12. — Europa, Hansen, ank. Savona 8./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Newport 7./12. — Frankrig, Friis, afg. Windau 9./12. til London. — Belgien, Nielsen, ank. Limasol 2./12.

H. Kirschner, Stanton, Svendsen, ank. Newport 30./11. — Edison, Sørensen, afg. Blyth 28./11. til Adra. — Fulton, Jørgensen, ank. Livorno 8./12. — Newton, Andersen, ank. Genua 5./12. — Washington, Nielsen, ank. Grangemouth 8./12.

Frø, Austa, Bagger, ank. Ghent 6./12. — Vera, Thing, ank. Libau 7./12. — Freja, Nielsen, ank. Lowestoft 6./12.

Ocean, Norman, Rosbæk, ank. Stettin 4./12. — Allan, Nielsen, afg. Boness 7./12. til Aarhus.

Heimdal, Anine, Leth, ank. Aberdeen 7./12. — Helga, Vauben-Hansen, ank. Havre 5./12. — Martha, Christensen, ank. Rouen 4./12. — Elna, Rathje, ank. Oran 5./12. — Thores, Pedersen, ank. Aberdeen 5./12. — Simone, Møller, ank. Rouen 4./12. — Jeanne, Löffler, afg. Bougie 8./12. — Vera, Riso, ank. Bona 7./12. — Daisy, Lagesen, ank. Tyne Dock 6./12.

Dania, Lilly, Nielsen, ank. Nenfahrvasser 6./12. — Alexy, Skon, pass. Kanalen 7./12. for Treguier. — Dagny, Sørensen, afg. Barcelonn 9./12. til Garrucha. — Mary, Clausen, ank. Kiel 24./11.

Kjøbenhavn, Hafnia, Hansen, ank. Riga 4./12. — Russia, Poulsen, ank. Sunderland 5./12. — Carl Hecksher, Starck, ank. Grangemouth 7./12. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 3./12. — Normannia, Erichsen, afg. Cardiff 19./11. — Euxinia, Dam-Larsen, afg. Rotterdam 5./12. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 19./11. — Livonia, Lindberg, ank. Genua 26./11.

Østersøen, Cimbrü, Poulsen, afg. Pensacola 11./11. — Patria, Nielsen, ank. Genua 3./12. — Gratia, Sørensen, afg. Wi-borg 17./11. — Astoria, Neergaard, afg. Agua Amargo 3./12.

Union, Frisia, Nielsen, ank. London 1./12. — Gallia, Nielsen, ank. Hamburg 9./12. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Terneuzen 1./12. — Sarmatia, Pedersen, ank. Livorno 28./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Neapel 1./12.

Inga, Flandria, Hansen, ank. Norrköping 8./12. — Gran- naria, Jørgensen, ank. Oran 6./12. — Carbonia, Mathiasen, afg. Rotterdam 9./12. — Estonia, Winckler, ank. Livorno 4./12.

Dan, Fionia, Hansen, ank. Königsberg 6./12. — Seland- dia, Troensegaard, ank. Rendsburg 6./12. — Secalia, Jensen, afg. Marbella 25./11. — Frumentia, Andersen, ank. Filadelfia 7./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Marseille 3./12.

Ocean, Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./12.

Svendsen & Christensen, H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Stockholm 8./12. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Nef- fahrvasser 5./12. — G. Koch, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Blyth 8./12. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Liverpool 2./12. — T. M. Wer- ner, Hansen-Holm, afg. Kalundborg 9./12. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Cardiff 4./12. — Ajax, Brøsen, ank. Blyth 9./12. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Terneuzen 9./12.

Sejlskibe.

Ronne, John Hintze, ank. Rügenvalde 29./11. — Veset, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Næstved, ank. Rostock 2./12. — Neptun, ank. Kjøbenhavn 4./12.

Svendborg, H. S. Jensen, Larsen, ank. Kristiania 2./12. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Danzig 2./12. — Dagny, Ras- mussen, ank. Kalmar 3./12. — Lindhardt, Madsen, ank. Kjø- enhavns Red 4./12. — Jørgen, Larsen, ank. Danzig 3./12. — Primula, Carlsen, ank. Harburg 4./12. — Freyr, Jensen, ank. Borwick 4./12. — Belona, Larsen, ank. West Hartlepool 5./12. — Concordia, Henriksen, ank. Libau 6./12. — Nor- den, Andreasen, ank. Kristiania 7./12. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Haderslev 6./12. — Brodrene, Jørgensen, ank. Flensborg 5./12. — Iris, Hansen, pass. Helsingør 5./12. — Mine, Nielsen, ank. Nykjøbing F. 7./12. — Vesta, Poulsen, ank. Gote- borg 7./12. — Ebenezer, Carlsen, ank. Ostende 8./12. — Gre- the, Hansen, ank. Kristiania 8./12. — Dannebrog, Clausen, ank. Southampton 7./12. — Sophie, Mikkelsen, ank. Göteborg 8./12. — Najaden, Rasmussen, ank. Halmstad 8./12. — Jens, Eriksen, ank. Seaham 8./12. — Pampa, Jensen, ank. Ronne 9./12. — Kirstine, Sørensen, ank. Stockholm 8./12. — Rota, Olsen, ank. Kings Lynn 8./12.

Ers, Smart, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 5./12. p. R. t. Bedford. — Agnes, Christensen, ank. Langesund 6./12. — M. Hay, Petersen, ank. Apenrade 5./12. — Frød, Jørgensen, ank. Gøteborg 6./12. — Emilie, Hansen, ank. Svendborg 7./12. — Viking, Weber, ank. Flensborg 5./12. — Anne, Schmidt, ank. Præsto 5./12. — Apollo, Albertsen, ank. Horsens 5./12. — Svalen, Rosenbeck, ank. Porthleven 6./12. — Norden, Rasmus- sen, ank. Rivadesella 7./12. — Kirstine Jensen, Jørgensen, ank. Setubal 5./12. — Caroline Kock, Rasmussen, er ank. til Maracaibo. — Svanen, Møllmann, ank. Flensborg 6./12. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Lissabon 6./12. — Dana, Pedersen, ank. Falmouth f. O. 7./12.

INDEHOLD:

So- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 11. December 1908. — Dauperen »Otaki«. — En Pensionskasse for alle Søfarende. — Tysk Soretsdom. — Frugtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Efterretninger for Søfarende*).

Meddelel 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-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2873. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Ilavrevlen 3,7 m, i Laugholmløb 3,1 m, i Svanholm-Løb 2,3 m, i Kobbørø-Løb 3,1 m, i Gaastholm-Løb 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 3,1 m Dybde mellem Nordøen og Limfjorden.

2874. Fyr slukket. Gardarholt. Faxe-Bugt. Island V.-Kyst. Gardarholt hvide, faste Fyr er slukket. 64° 5' 9" N. Br. 21° 57' 35" V. Lgd. (Kort Nr. 87, 198 og 213. Islandske Løds, Side 26. Fyr-Fort. Nr. 528).

2875. Ledefyr tændt. Videy. Faxe-Bugt. Island V.-Kyst. Paa Ø.-Siden af Videy, ved P. J. Thorsteinson & Co.'s Etablissement, er tændt to røde Lanterner, der holdt ovoret ledet til Brøerne ved Etablissementet. (Kort Nr. 87, 198 og 213. Islandske Løds, Side 32. Fyr-Fort. Nr. 533 B).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2876. Fyr i Orden. Lilla Blockholmssundet. Västervik. Sverrig. Lilla Blockholmssundet V-lige Fyr er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2758. Kjøbenhavn 1908).

2877. Havnefyr tændt. Øselønsund. Ved Øvelønsund Havn er tændt to røde, faste Fyr. Det ydre Fyr er anbragt paa en Stenkiste. Flammens Højde: 6,5 m. Det indre Fyr staar 188 m S. 41° Ø. fra det ydre. Flammens Højde: 10,1 m. 58° 40' 5" N. Br. 17° 6' 23" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2101. Kjøbenhavn 1908).

2878. Klokketønde inddraget. Märkallan. Södra Kvaröen. Märkallan Lystone er inddraget.

2879. Fyr forandret. Rinderort og Rossitten. Kurisches Haff. Tyskland. Rinderort Fyr er et Fyr med En-Formærkelser hver 2½ Sek. Lys 1½ Sek., Mørke 1 Sek. Lyslet er rødt fra S. 66° V. gennem V. til N. 63° V., hvilket derfra til N. 15½° V., rødt derfra til N. 2° V., hvildt derfra gennem N. til N. 37° Ø., rødt derfra gennem Ø. til S. 63° Ø. Flammens Højde: 14,5 m. Synsviddelen: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt Lys. Rødt, rundt, 15,5 m højt Taarn. 54° 54' 10" N. Br. 21° 3' 50" Ø. Lgd.

*) Redaktionsstabel 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.

Trø-Lyn, Lyn 7/10 Sek., Mørke 2 1/10 Sek., Lyn 7/10 Sek., Mørke 2 1/10 Sek., Lyn 7/10 Sek., Mørke 8 1/10 Sek. er udsat, til Skiltsfarlen begynder i 1909. Flammens Højde: 41 m. Synsviddelen: 17 Sm. Linseapparat af Iste Orden. 25 m højt Taarn. 47° 37' N. Br. 59° 18' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 242. Kjøbenhavn 1908).

2904. Telegrafkabler. Sydney Harbour. Cape Breton Island. Over Sydney Harbour ligger Telegrafkabler. Man maa derfor ikke akrore N. for en Linie mellem Telegraf-Baakene paa Chapel Point og det romersk katolske Kapel paa Gallivary Point. Chapel Point: 46° 14' 7" N. Br. 60° 12' 2" V. Lgd.

2905. Fyrtaarn forandret Farve. Haszard Point. Hillsborough Bay. Prince Edward Island. Paa Forsiden af Haszard Point forreste Ledefyrtaarn er malet en stor, rød Diamant.

2906. Løb uddybet. St. Mary River. Nova Scotia. I St. Mary River er en Rende, 25 m bred i Bunden, med mindst 4 m Vand. Springtidis Lavvande, grævet fra det offentlige Værft paa Flodens V.-Side i N. 21° Ø. til Hatties Værft ved Sherbrooke Bys S.-Ende paa Flodens Ø.-Kyst. Yderenden af Pynlen ovenfor Scotin Milling Co.'s Værft, paa Ø.-Kysten, er borttaget. Løbet ovenfor Birch Point skal uddybes til 4 m, Springtidis Lavvande. Der er et Løb for Skibe med 3 m Dybgaende op til Sherbrooke By.

2907. Klokketønde udlagt. Cranberry Point. Lepreau Bay. Bay of Fundy. New Brunswick. Spiritønden I Kbl S. 3° V. fra Cranberry Point (Burnaby Head) Ledge er omhyttet med en sort Klokketønde. 45° 6' 45" N. Br. 66° 31' 23" V. Lgd.

2908. Fyr forstærket. Mc Mann Point. Grand Lake. St. John River. New Brunswick. Det hvide, faste Fyr paa Mc Mann Point er forstærket. Linseapparat af 6te Orden.

2909. Tønde udlagt. Nøyes Point. Block Island Sound. Rhode Island. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Spiritønde, Hercules Køk Tønde Nr. 2, er i 9 m Vand udlagt ½ Kbl S. 23° Ø. fra Klippen, paa hvilken Bugserbaaden »Hercules« forliste i 1907. Tæt NV. for den ligger to smaa Klipper med 4,5 m Vand. Tønden ligger fra Nøyes Point høje Kant i S. 73½° V., og fra Montauk Fyr i N. 11¾° Ø.

2910. Tønde udlagt. Keyser Point. Norwalk Harbor. Long Island Sound. Connecticut. En Spiritønde, Keyser Point Tønde K P I, er i 2,5 m Vand udlagt ud for Keyser Point, fra Long Beach Fyr i S. 18¼° V., og fra Little Tavern Island høje Kant i N. 51¾° Ø.

2911. Ledefyr flyttes. Schooner Ledge. Delaware River. Schooner Ledge bageste Ledefyr er midlertidig flyttet og anbragt i Ledefyrinien paa en Mast med sort Trekant 12 m foran dels tidligere Plads. Flammens Højde: 29 m. Baaken, hvorfra Fyret vises, skal flyttes 76 m Ø. hen og maa foreløbig ikke benyttes som Ledemærke. 39° 52' 20" N. Br. 75° 17' 54" V. Lgd.

1912. Fyr forandret. Sampit River Ledefyr. Winyah Bay. South Carolina. Sampit River bageste Ledefyr, der staar i 1,2 m Vand, i den SØ-lige Forlængelse af Midten af den gravede Rende i Sampit River Munding, er nu hvidt, i øvrigt uforandret. 33° 20' 16" N. Br. 79° 16' 16" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2531. Kjøbenhavn 1908).

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2913. Fyr tændt. Quique Island. Port of Camamu. Brasilien. Paa Quique Island er tændt et rødt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 18 m. Synsviddelen: 13 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Hvid, c. 16 m høj Fyrbaake. 13° 51' S. Br. 38° 57' V. Lgd.

2914. Vandstand. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren passeres af Skibe med 3,5 m Dybgaende, i Juli 1908 i 22 Dage, i August i 18 Dage og i September i 11 Dage.

Rossitten Fyr er et Fyr med To-Formørkeler hver 7½ Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1 Sek., Lyslet er rodt fra N. 57½° V. reumet N. til N. 39½° Ø., hvitl derfra gennem Ø. og S. til S. 39½° V. Flammens Højde: 12, m. Synsvindene: 10 Sm for hvitl, 7 Sm for rodt Lys. Rødt, rundt, 11, m højt Tårn. 55° 9' 16" N. Br. 20° 51' 56" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2505, Kjøbenhavn 1908).

2880. Forsøgsstænde borttaget. Støttersund Rime. Forsøgsstændene, som var udlagt 7 Kbl NØ, for Danish Nicheof Punt, er inddraget og forvundet atter frit. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1754, Kjøbenhavn 1908).

2881. Stormvarvstation oprettes. Kappel, Schlei. Ved Kuppeln er oprettet en Stormvarvstation, der giver Dag- og Natsignaler. 54° 39' 43" N. Br. 9° 56' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2507, Kjøbenhavn 1908).

2882. Forandring i Afmærkning. Flensborg Fjord. Følgende Forandringer i Afmærkningen af den indre Del af Flensborg Fjord er foretagne:

Tonde F ligger i 10 m Vand, paa 54° 33' 23" N. Br. 9° 33' 30" Ø. Lgd. og Tonde 4 i 7 m Vand, paa 54° 53' 6" N. Br. 9° 34' 57" Ø. Lgd., begge 30 m Ø. for Laagmal Ledetviline. En Spidsstønde 5 er udlagt ved en 7 m Plade SV. for Tonde 4, paa 54° 53' 2" N. Br. 9° 34' 52" Ø. Lgd.

De sorte Spidsstønder 5 ved Harnishuk og 6 ved Kridseughaken har henholdsvis Nr. 6 og 7. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

III. Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

2883. Vrag. Ameland N. Nordsean. En Mast, 2 m over Vandet, sandsynlig fast i et Vrag, ligger N. for Ameland paa 53° 40' N. Br. 5° 44' Ø. Lgd.

2884. Vragstykke afmærket. Marsden. Zeegat van Texel. Holland. Et stort Vragstykke ligger sunket i Marsden. Det er afmærket med en Vragtonde og om Natten paa sædvanlig Maade. 52° 59' 4" N. Br. 4° 46' 27" Ø. Lgd.

2885. Tønder inddraget. Malzwijn og Balg. Zuidzee. I Malzwijn og Balg er Tønderne ved Skydepladsen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 741, Kjøbenhavn 1908).

2886. Vrag uskadet. Krammer. Vraget, som var sunket i Krammer, paa 51° 40' 39" N. Br. 4° 10' 2" Ø. Lgd., er uskadet og fjernet. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2775, Kjøbenhavn 1908).

2887. Tønder ombyttet med Lystønder. Wester Scheide. I Pas van Ternezen er den røde Kugletønde Nr. 5 ombyttet med en rød Lystønde, der viser rodt Lys med En-Formørkeler hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 24' 43" N. Br. 3° 42' 46" Ø. Lgd. I Evertingen er Stumpplade Nr. 19 med afkortet Kegel ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvit Lys med En-Formørkeler hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 21' 59" N. Br. 3° 53' 28" Ø. Lgd. I Middeltønder er Spidsstønde Nr. 20 med Ballon ombyttet med en rød Lystønde, der viser rodt Lys med En-Formørkeler hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 26' 12" N. Br. 3° 56' 19" Ø. Lgd.

2888. Fyrskibet »Sandette« atter udlagt. Gravelnes. Frankrig. Fyrskibet »Sandette« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2217, Kjøbenhavn 1908).

2889. Fortøjtønder forandret. River Medway. England. I Sheerness Harbourn og Saltpan Reach er der foretaget Forandringer med Fortøjtønderne. Forandringerne er angivet paa Admiralty Kort Nr. 3683 og 1833.

2890. Lystønde flyttet. Riff Bank. Moray Firth. Skotland. Den sort og hvit vandret stribede Lystønde paa Ø. Enden af Riff Bank ligger nu i 8, m Vand, paa Bankens NØ-Ende, 2, m Sm S. 14° Ø. fra West Sutor Ø-Ende, og i N. 77° Ø. fra Triangulations Stationen paa Killochy Hill. 57° 38' N. Br. 3° 58,5' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

2891. Taagsignal oprettes. Advarsel. Pentland Skerries Fyrtårn. Pentland Firth. Omfrent den 18de Januar 1909 oprettes paa Muckle Skerries et Taage-

signal. En Sirene giver da hver 1½ Minut Et-Stød af 7 Sek. Varighed. Skibsførere advares om, at der N. for The Skerries kan høres et Ekko af Signalet fra Little Skerries. 58° 41,5' N. Br. 2° 55,5' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 179).

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2892. Telegrafkabel afmærket. Dieppe. Frankrig. Telegrafkabet, som er indlagt paa Plage de Puy, NØ, for Dieppe, er afmærket med to hvite og blå Baaker, der staar 110 m S. 33° Ø. og N. 33° V. fra hinanden. 49° 56' 17" N. Br. 1° 6' 31" Ø. Lgd.

2893. Telegrafkabel afmærket. Cap d'Antifer. Telegrafkabet, som er indlagt i Bugten mellem Pointe de la Curtine og Petit Antifer, er afmærket med to hvite og blå Baaker, der staar 100 m S. 25° Ø. og N. 25° V. fra hinanden. 49° 41' 47" N. Br. 0° 10' 48" Ø. Lgd.

2894. Telegrafkabel afmærket. Plage de Piron. Havre de Saint Germain. Telegrafkabet, der er indlagt paa Plage de Piron, er afmærket med to hvite og blå Baaker, der staar 175 m S. 69° Ø. og N. 69° V. fra hinanden. 49° 10' 50" N. Br. 1° 36' 8" V. Lgd.

2895. Taagsignal oprettet. Cherbourg. Ved Fyret paa Hovedet af Cherbourg V.-Dæmning gives nu Taagsignal med en Taagesignalmast, der hver 1 Minut giver To-Stød Stød 4 Sek., Stød 4 Sek., Pause 4 Sek. 49° 40' 29" N. Br. 1° 38' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2522, Kjøbenhavn 1908).

2896. Telegrafkabel afmærket. Anse du Verger. Pointe du Nit. Telegrafkabet, der er indlagt i Anse du Verger, er afmærket med to hvite og blå Baaker, der staar 75 m N. 28° V. og S. 28° Ø. fra hinanden. 48° 41' 52" N. Br. 1° 52' 15" V. Lgd.

2897. Telegrafkabel afmærket. Iles Chausey. Telegrafkabet, der er indlagt paa Grande Iles Chausey, er afmærket med to hvite og blå Baaker, der staar 75 m N. 96° V. og S. 96° Ø. fra hinanden. 48° 52' 20" N. Br. 1° 49' 35" V. Lgd.

2898. Tønder til Skydning. Owers Shoals. England S.-Kyst. Tønder til Skydning kan være udlagt NØ, for Owers Shoals. Tønderne ved Hyornene af Pladsen ligger saaledes fra den rød og hvit tegnede Eastborough Head Tønde, i N. 37° Ø., 12½ Kbl, i S. 85° Ø., 12 Kbl, i N. 57° Ø., 3, m Sm. og i N. 79° Ø., 3, m Sm. Eastborough Head Tønde: 50° 41°, N. Br. 0° 39°, V. Lgd.

2899. Fortøjtønder udlagt. Portland Harbour. England S.-Kyst. En Fortøjtønde, Northern Gateway Tønde, er udlagt i den N.-lige Del af Portland Harbour, fra Fyret paa Yderenden af den N.-lige Arm i S. 76° V., 1½ Kbl. 50° 35,5' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

2900. Taagsignal forandret. Toward Point. Firth of Clyde. Skotland. Taageklokken paa Toward Point er ombyttet med et Taagehorn, som hver 20 Sek. giver Et-Stød, Stød 3 Sek., Pause 17 Sek. 55° 51', N. Br. 4° 58', V. Lgd.

2901. Fyr tændt. Gannin Point. Lough Foyle. Irland N.-Kyst. Paa Gannin Point er paa den gamle Baakes Plads tændt et hvit Fyr med Formørkeler, 11½ Kbl S. 25° V. fra Fyret paa Ture Spit. Flammens Højde: 4 m. Synsvindene: 3 Sm. Rød Baake. 55° 4', N. Br. 7° 13', V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2902. Midlertidig Afmærkning inddraget. Plateau des Birvieux. Balle Isle. Frankrig. Afmærkningen ved Arbejdeme paa Plateau des Birvieux er inddraget for Vinteren. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1148, Kjøbenhavn 1908).

2903. Forandring af Fyr udsat. Cape Ray. Newfoundland SV.-Kyst. Forandringen af Cape Ray hvite Blinkfyrt til et hvit Lyrtfyrt, der hver 15 Sek. viser

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2915. Uddybning. Palermo. Sicilien N.-Kyst. I Palermo Havns N.-lige Del foretages Uddybning. Uddybningsmaskinen skal passeres med Forsigtighed. Afmærkningen i Nærheden er midlertidig indtrækket.

2916. Vrag. Ledefyr midlertidigt slukket. Tzarigrad Munding. Danfæster. Rusland. Vraget af den russiske Dampner »St. Mikhail« ligger sunket i Tzarigrad Munding i 10 m Vand, midt i Løbet. Indtil Vraget er borttaget, er det forreste, røde, faste Ledefyr for Indløbet slukket. 46° 5' N. Br. 30° 29' Ø. Lgd.

2917. Fyrs Lysvinkler. Cap Serrat. Tunis. Cap Serrat Fyr med To-Formøgelser hver 8 Sek. viser rødt Lys fra N. 81° Ø til N. 58½° Ø, i øvrigt hvidt Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 492. Kjøbenhavn 1908).

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2918. Misvisning. Delagoa Bay. Afrika Ø.-Kyst. I Delagoa Bay er Misvisningen meget unormal, den aflæger 10' aarlig. I Bugten er Misvisningen uden for 30 m Dybde 19° 30' V., inden for denne Dybde 18° 30' V., V. for Rueben Point 21° 0' V., paa Kysten ved Rueben Point. 21° 40' V. Rueben Point: 23° 58' S. Br. 32° 36' Ø. Lgd.

2919. Forestaaende Tænding af Fyr. Cotta (Kadalur) Point. Forindien V.-Kyst. Ontrent den 1ste April 1909 tændes paa Cotta Point et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, paa Toppen af en lille Høj 4½ Kbl N. 26° Ø. Fra Huset paa Pyntens Yderende. Flammens Højde: 55 m. Synsviddens: 19 Sm. Linsesapparat af 2den Orden. 35 m højt Stentaarn. 11° 28' 0" N. Br. 75° 37' 40" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Beg; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bog's Nr.

Norge:

N B 2 I December 1908 udkommer en ny Udgaave af Specialkort B 2 (Baslo-Færder).

England:

Revised Supplement 1908 relating to Sailing Directions for the East Coast of the United States. 1899. (Corrected to 7th October 1908).

Rettelse.

I »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2834. Fyrene er flyttet 15 m, ikke 46 m S. 87° V. hen.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: Kort Nr. 225. Islands Syd-kyst. Østlige Del. Vestrahorn—Portland. Maalestok: 1 : 250,000. Pris paa Kortlarred: Kr. 4.00, paa Papir: Kr. 3.00.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 84.

Tænding af midlertidigt Fyr. Gaasholm-Løb. Limfjorden.

Den 14de ds. tændes til Brug ved Uddybning i den nordlige Del af Løbet et hvidt, fast Fyr, ca. 22 Meter NNV. for Gaasholm-Løbets Begyndelse. Flammens Højde 9 m.

Marineministeriets Admiralitets Departement den 10de December 1908.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Dec. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	83	83	83 1/4
Danmark			65
Norden		76 1/2	76 1/4
Kjøbenhavn	37 1/2	37 1/2	38
Carl		67 1/2	69
Dannebrog		66 1/2	67
Skjold		46	—
Urania		—	—
Union	38—	38 1/4	38 3/4
Dampsk. af 1896		65 3/4	67 1/2
Hejmdal	84	84 1/2	85 1/2
Østasiatiske	121 3/4	—122	121 1/4
Østersøen		—	—
Nordøen		6 1/2	14
Gorm		67	72
Torm		42	70
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		55	65
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	37—	37	38
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		94 3/4	95 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.		84 1/2	85 1/4
3 1/2 % Kbhn.s Kreditf.		87 1/4	89 1/4
4 % — — — 2. Serie	93	93	93 1/4
4 % — — — 1. — — —		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.	87 1/4	— 1/2	87 1/4
4 % — — — 7. — — —		92	92 1/2
3 1/2 % Landkreditk.		91 1/2	93 1/2
4 % Østift. Kreditf.		92 1/4	92 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		153 3/4	154 1/4
Privatbank	96—	96 1/4	96 1/2
Landmandsbank	131 1/4	— 3/4	131 1/2
Handelsbank		133 1/4	133 3/4
Grundejerbank	19—	19	19 1/4
Burm. & Wain		51 1/4	52
Helsingørs Jærnsk.		96	97
Sukkertfabr.		228 1/4	228 3/4
Bryggeri Aktier		151 1/4	152 1/2

Vekselkursen d. 8. December 1908.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	98.90	88.70
London	18.19	18.16
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.35	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. December 1908.	
Russiske Noter	214.60
4 % Russiske Consols	82.80
3 1/2 % — Boden Kredit	75.50
5 % Mexikanske 1899	101.50
5 % Rumænske Stats	101.10
4 % — — — 1890	92.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampsk.“ 12,000, „Norden“ 24,000, „København“ 14,000, „Carl“ 8,000, „Urania“ 6,000, „Union“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 12,000, „Østasiatisk“ 54,000, „Østersøen“ 4,000, „Inga“ 2,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

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.

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 Oisy, 20, Tel. 156.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

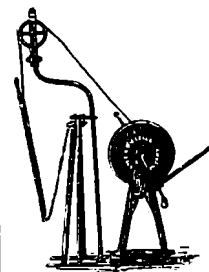
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: COPENHAGEN. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klasse dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, København.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasse Kod anvendes

Forlang Prøveliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira.
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettiline i 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 82.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 15. December 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampump
Blakes Kedler
Higgins selvm. Losschul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirope
Redningskrandse og
Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De danske Vin- og Conservesfabriker
J. D. Beauvais
M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udtører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdøles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer fares paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

De private Assurandører lim.
I Kjøbenhavn
tegnede Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
Telegram-Adresse: Private.
Telefon-Nr.: 6.

V. Larsen. Fedevarerforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.
**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
KJØBENHAVN.

Skib ønskes.

Et Skib 76—80 Brutto Tons ønskes til Købs.

Skibsfører Carl Andersen
Nykjøbing F.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Bestemmelse er Sk. „Niels“ af Svendborg til Salg. Laster 90 Tons dw. 5000 Cbf. Træ, 38,62 Netto Tons. Dybgaaende 8 Fod, to Stel Sejl og iøvrigt godt udhalet. Højeste Klasse og sejler uden Ballast. Skibet er beliggende i Svendborg.

L. Pedersen.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Palle Sørensens Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager — **Sølvtorvet 4.** Telefon Øbro 1516 y.
Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Souvre.

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.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialiter:

elegante Uniformshuer.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

OLSKIND

kemisk præpareret Olietøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908.

Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere.

Gand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

Søretsdom.

Dom afsagt d. 17. Oktober 1908 ved Maribo Birks Soret.

Det Offentlige ktr. Arrestanterne H. C. T. L. m. fl.

Under nærværende Sag tillales i Følge Lolland-Falsters Stiftamts Ordre af 7. Oktober Arrestanterne:

- 1..... H. C. T. L.
- 2..... V. C.
- 3..... C. L. C.
- 4..... H. R. J.

for Overtrædelse af Sølovens § 303.

- Arrestant Nr. 1 er født d. 12. Maj 1879 og forhen straffet med fire Dages Fængsel paa Vand og Brød for Rømning, samtl med en Bøde paa 40 Kr. for Udeblivelse fra sit Skib.
- Nr. 2 er født d. 14. Juni 1886 og ej forhen straffet.
 - Nr. 3 er født d. 30. August 1889 og forhen straffet efter Sølovens § 296 med Fængsel paa Vand og Brød i 4 Dage.
 - Nr. 4 er født d. 18. Maj 1888 og ej forhen straffet.

Den 24. September d. A. underskrev Arrestanterne hos en Forhyringsagent i Kjøbenhavn sammen med fire andre ikke under denne Sag tiltalte Søfolk en Forhyringskontrakt, hvorved de forpligtede sig til at gaa med Dampskibet »F. C. Andersen« af Kjøbenhavn, tilhørende Aktieselskabet S/S. F. C. Andersen i Kjøbenhavn og ført af Kaptajn H. C. Hansen paa dets forestaaende Rejse til Bandholm. Arrestanterne modtog af Forhyringsagenten hver 15 Kr. i Forskud paa Hyre og fri Rejse til Bandholm, hvortil de ankom Fredag d. 25. f. M. og mødte om Bord i nævnte Dampskib. Arrestanten J. begyndte straks sin Tjeneste, da han fik Vagt Fredag Nat, medens de andre Arrestanter begyndte næste Morgen, idet de deltog i Arbejdet ved Tilendebringelsen af Skibets Losning.

Allerede ved Afrejsen fra Kjøbenhavn havde Arrestanten V. C. hørt »F. C. Andersen« omtale som et Skib, hvis Mandskab hyppigt skiftede, og da Arrestanterne og deres Kammerater kom til Bandholm hørte de Forholdene i Skibet ilde omtale af det samme Dag afmønstrede Mandskab. De fandt selv Rumforholdene i Folkelukafet for indskrænket og dets Tilstand for malproper.

Deres Misfornøjelse vakt særlig, ved at Hovmesteren om Morgen d. 26. September nægtede dem Paalæg paa deres Mad. Til disse Ting kom ogsaa, at nogle af dem havde læst enten paa Rejsen eller paa Skibet en Artikel i Sømandsforbundets Blad »Ny Tid«, hvori det gjordes gældende, at Sømandens Stilling efter dansk Sølov er urimelig bunden og kræver Ret til Opsigelse. Under disse Omstændigheder kom det paa Tale mellem dem, navnlig ved Middagstid d. 26. September, at forlange Ret til at fratæde i en hvilken som helst Havn, og det maa antages, at der var Enighed mellem dem om at opstille et saadant Forlangende, da Kaptajn Hansen d. 26. September mellem 3 og 4 Em., paa hvilket Tidspunkt Skibet omtrent var udlosset, gik i Land med det ny Mandskab for at faa dette paamønstret paa Toldkamret i Bandholm, idet dog Arrestanten V. C. kom i Land lidt senere end de andre.

Efter at Kaptajn Hansen og Arrestanten L. samt mulig endnu en af Folkene var kommet ind i det Kontorlokale, hvor Mønstringen skulde foregaa, udtalte Arrestanten L. Ønsket om at faa at vide, paa hvilke Vilkaar de mønstrede, før han underskrev Bemandingslisten. Kaptajnen svarede, at de mønstrede paa de sædvanlige Betingelser, efter Søloven. Arrestanten L. forlangte sin

Ret til at afmønstre i hvilken som helst Havn i Indland og Udland. Herpaa vilde Kaptajnen ikke gaa ind, og da de øvrige mødende Folk ogsaa nægtede at underskrive Bemandingslisten, skete der ingen Paamønstring. Da Folkene kom ud af Toldkammerbygningen, mødte de Arrestanten V. C., og denne fik nu at vide, hvad der var passeret. Han gik op i Toldkammerbygningen og traf Kaptajnen, som spurgte ham, om han vilde underskrive, hvortil han svarede, at det vilde han kun gøre paa samme Betingelser som de andre, og underskrev ikke.

Samme Dag indfandt Politibetjenten i Bandholm sig, efter Anmodning af Kaptajnen, om Bord, og ved Forhandling med Folkene — under hvilken det blev foreholdt dem, at de paatog sig Strafansvar ved at fastholde deres Vægning — bevægede han de fire Folk, som ikke er tiltalt i denne Sag, til at paategne Bemandingslisten; men Arrestanterne fastholdt fremdeles deres Vægning ved at underskrive, med mindre deres Krav om Ret til Afmønstring i hvilken som helst Havn, Skibet anløb, blev indrømmet.

Kaptajn Hansen, som d. 26. September om Aftenen havde telegraferet til Kjøbenhavn efter ny Folk, uden at saadanne kom den næste Dag, kaldte Søndag Middag Arrestanterne, som fremdeles var paa Skibet — og af hvilke Arrestanten J. havde haft Vagt Lørdag Nat, medens C. L. C. havde Dæksvagt om Søndagen — sammen i Bestiklukafet, og sagde til dem, at han vilde gaa til Søs med dem, uden at de underskrev Bemandingslisten, men Arrestanterne nægtede at gaa med Skibet.

Kaptajn Hansen henvendte sig derpaa til Politimesteren i Maribo, og efter en med denne truffen Aftale gik den tidligere nævnte Politibetjent paany om Bord om Eftermiddagen Kl. 4 til 5. Arrestanterne blev kaldt sammen i Kalytten, og i Kaptajnens Paahør og med Tilslutning af ham opfordrede Betjenten Arrestanterne til at underskrive Bemandingslisten eller dog gaa med Skibet uden at underskrive, idet han foreholdt dem, at de ellers vilde blive sat under Anholdelse for Ulydighed, og at de vilde paadrage sig Straf ved deres Vægning. Arrestanterne fastholdt imidlertid fremdeles denne, og de blev derefter sat under Anholdelse, idet Kaptajnen forlangte dem tiltalt og straffet for deres Forhold. Ved Sørettens Dekret af 30. September blev de belagt med Varetægtsarrest.

Ved det af Arrestanterne udviste Forhold blev »F. C. Andersen«, som ellers vilde have været sejlklar d. 26. September Kl. 5 Em. forsinket i 2½ Dag, idet nyt Dæksmandskab først ankom d. 28., hvorhos Kaptajn og første Styrmand den Dag maatte give Møde i Søretten i Maribo og først kom tilbage fra Retten saa sent, at Mørkets Frembrud hindrede Skibets Afgang, saaledes at denne først skete d. 29. September Morgen Kl. 6.

Kaptajn Hansen og den for ham og Rederiet under Sagen mødte Befuldmægtigede Mægler H. Chr. Hovmand af Bandholm har forlangt Arrestanterne tilpligtet til at yde Rederiet følgende Erstatning:

1. Forskud paa Hyre 60.00 Kr.
2. Rejse til Bandholm 26.60 »
3. Mønstringsgebyr 7.27 »
4. Telegram, Telefon og Kørselsudg. 9.00 »
5. Forsinkelse fra d. 26de September Kl. 5 Eftermiddag til d. 29. Septbr. Kl. 6 Formiddag pr. Dag £ 10

de tre første Poster pro rata, de to sidste in solidum.

Endvidere har Mægler Hovmand nedlagt Paastand

paa, at det Arrestanterne tilhørende Tøj, som ved deres Anholdelse var om Bord i Skibet og af Kaptajnen er deponeret paa Toldkamret i Bandholm, forbyrdes til Fordel for Rederiet i Henhold til Sølovens § 106.

I Følge samtlige Arrestanters Forklaringer, som der ej findes Grund til at forkaste, havde de ikke gennemlæst Forhyringskontrakten, da de underskrev denne. Arrestanterne V. C., C. L. C. og J. har imidlertid erkendt, at de gik ud fra, at Forhyringen var sket paa almindelige Betingelser, efter Søloven, hvilke Betingelser de kendte. Arrestanten L, som paastaar, at han ansaa sig berettiget til at stille Krav, som han har gjort, og ikke ansaa sig for endelig bunden før ved Paamønstringen, har erkendt, at han ikke tidligere har været antaget til Tjeneste om Bord i dansk Skib paa den Betingelse, som han stillede ved Paamønstringen, og han har endvidere erkendt, at Forhyringskontrakten blev ham foreholdt af Betjenten den 26de September, og at han saa, at den lød paa, at de forhyrede var antaget paa de i Søloven indeholdte Bestemmelser. Under de foran refererede Forhandlinger baade paa Mønstringskontoret og om Bord i Skibet optraadte denne Arrestant som Ordfører, og han har selv erkendt, at han talte mest, og at der mest blev talt til ham. — Arrestanterne C. L. C. og J. har forklaret, at de fulgte ham som den ældste Matros og vilde have opgivet deres Nægtelse, hvis han havde gjort det. At han skulde være Ophavsmand til Beslutningen om at nægte Underskrift er dog ikke oplyst.

Den Omstændighed, at Arrestanterne ikke gennemlæste Forhyringskontrakten inden Underskriften maa i og for sig, og navnlig naar henses til deres tidligere Søfart og deres deraf flydende Kendskab til Søfartsforhold, — hvorved bemærkes, at de har faret til Søs Nr. 1 i 14 Aar, Nr. 2 i 6 Aar, Nr. 3 i 5 Aar, Nr. 4 i 4 Aar — samt øvrige foreliggende Omstændigheder, blive uden Betydning for deres Ansvar. Arrestanten L's Paastand om ikke at have anset sig for endelig bunden ved Forhyringen, inden han var paamønstret, kan ikke antages for rigtig, men vilde iøvrigt ej heller kunde fri ham for Strafansvar.

Det af Arrestanterne udviste Forhold findes at indeholde en efter Sølovens § 303 I strafbar Opsætsighed mod Skibets Fører, udvist under skærpende Omstændigheder, idet Arrestanterne havde modtaget Forskud paa Hyre og fri Rejse paa Rederiets Regning, optraadte flere i Forening, derved hindrede Skibets Afrejse og voldte det en betydelig Forsinkelse, samt vedblev deres Opsætsighed til Trods for de dem af Politiet givne Advarsler. Den af dem forskyldte Straf findes at burde fastsættes til Fængsel paa sædvanlig Fangekost for Arrestanten L. i 60, for Arrestanten V. C. i 40, for Arrestanten C. L. C. i 50 og for Arrestanten J. i 40 Dage, hvorhos Arrestanterne vil have in solidum at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor og Defensor med 25 Kr. til hver.

Endvidere vil Arrestanterne i Henhold til derom af Aktor nedlagt Paastand være at dømme til at godtgøre Rederiet det dem udbetalte Hyreforskud hver med 15 Kr. og til in solidum at betale Rederiet Erstatning for Skibets Forsinkelse, hvilken Erstatning dog findes at burde beregnes efter Reglerne i Sølovens § 120 med 40 Øre om Dagen pr. Reg.-Ton af Skibets Netto Drægtighed, 325 Reg.-Tons, hvilket for 2½ Dag udgør 325 Kr. Rederiets Krav paa Erstatning for Rejsseudgifter, Mønstringsudgifter, Telegram m. m. findes derimod ikke at være saaledes oplyst og legitimeret, at de kan tages under Paakendelse i nærværende Sag, og den forannævnte af Aktor inhæverede Paastand om, at Arrestanterne skulde have deres Tøj forbrudt, kan ikke tages til Følge, da der savnes Hjemmel til at anvende de i Sølovens § 106 for Rømning givne Regler ved Overtrædelse af Sølovens § 303.

Kjøbenhavn, den 15. December 1908.

Antwerpens Havn. I Følge »Kysten« er der fra det norske Generalkonsulat i Antwerpen meddelt til Søfartskontoret i Kristiania, at der nu er aabnet en ny Kanal eller Sluse, som forbinder Bassin Lefebre direkte med Schelden for den almindelige Trafik, hvorved Adgangen til Antwerpens Dokker i høj Grad vil lettes.

Mange oplagte Dampskibe. I Tynen ligger for Øjeblikket 93 Dampskibe oplagt, de fleste mellem 1,000 og 2,000 Tons. Gennemsnitlig har disse 93 Skibe en Lastevne paa 2,000 eller tilsammen omkring 186,000 Tons, hvilket skal være den største Tonnage, som nogen sinde har været oplagt i Tynen samtidig, siger »Norg. Sjøfartst.«. Den disponible Plads i Floden er med disse Skibe optaget. Omtrent paa samme Maade forholder det sig i andre Østkysthavne — næsten overalt er der saa fuldt af oplagt Tonnage, at der ikke er Plads til mere. De fleste af de i Tynen oplagte Skibe er af den almindelige Tramp- eller Kolliertype, for det meste tilhørende britiske Rederier.

Udvandringen fra Tyskland. Vedføjede Tabel som stammer fra »Shipp. Gaz.«, udviser Antallet af Udvandrere fra de to vigtigste tyske Havne i November, samt for de første elleve Maaneder af 1907 og af 1908.

	November.		Januar til November.	
	1908	1907	1908	1907
Hamburg ...	8,400	16,950	71,630	183,316
Bremen.....	9,347	23,055	62,658	227,827

I de elleve Maaneder af dette Aar bliver Nedgangen af Passagerer altsaa 276,855, som, beregnet til en Gennemsnitstakst af 6 £ 10 sh. pro Persona, giver en Mindreindtægt af omtrent 1,800,000 £ til de interesserede Dampskibsselskaber.

Havnen ved Casablanca. Paris, d. 12. Decbr. (Ritz. Bur.). Fra Casablanca telegraferes, at en Flodbølge i Forgaars har ødelagt de derværende ny Havneanlæg. 7 Fartøjer er gaaet under.

Kaptajn V. E. Schibbye.

Torsdag d. 9. ds. begravedes fra det store Kapel paa Vestre Kirkegaard Kaptajn V. E. Schibbye, tidligere Fører af D. F. D. S.'s Dampskib »Rita«. Schibbye var født i Illerup d. 15. Juni 1858 og blev saaledes kun lidt over 50 Aar gammel. Han tog Styrmandsekskens 1ste og 2den Del i Kjøbenhavn i 1877 og 3dje Del i 1880, indtraadte som Aspirant i Selskabets Tjeneste i 1883, blev 2den Styrmand i 85, 1ste Styrmand i 89 og Fører af Dampskibet »Viking« i Juni 1901. Allerede samme Aar i August forflyttedes han til Dampskibet »Georgios I«, fra hvilket Skib han kom syg i Land i Begyndelsen af 1904. Han blev derefter i April samme Aar overdraget Førelsen af Dampskibet »Rita«, som han førte til han, i Oktober d. A., maatte gaa i Land ligeledes paa Grund af Sygdom. Ved Begravelsen var mødt talrige Repræsentanter for Skibsførerstanden. Det forenede Dampskibs Selskab repræsenteredes ved Skibs-

inspektør Jespersen, ligesom Skibsførerforeningen af 1874, hvoraf den Afdøde havde været Medlem, var repræsenteret ved to Skibsførere med Foreningens florumvundne Bannere. Ved Kisten, der var smykket med en Mængde Kranse, hvoraf mange med signerede Baand,



paraderede 10 af D. F. D. S.'s 1ste Styrmand i Uniform, to af dem bar Selskabets Kontorflag og danske Flag, begge florumvundne. Efter en smuk Tale om den Afdøde af Pastor Larsen fra Frederiks Kirken, bares Kisten af de paraderende Styrmand til Graven Kaptajn Schibbye, der var ugift, var en intelligent og kundskabsrig Mand og en dygtig og pligtfuld Skibsfører.

Sønæringsloven og de mindre Skibe.

Vi har modtaget følgende:

Paa det ny Ministeriums Program staar forskellige Lovgivningsopgaver, bl. a. en ny Lov angaaende Sønæringsloven.

Det vil erindres, at Navigations-Kommissionens Fler-tal har foreslaaet en Indsnævring af den indskrænkede Farts-østlige Grænse, til Linien Rügenwalde-Kalmar. Dersom en saadan Indsnævring fandt Sted, vilde det blive en ligefrem Ulykke for de mindre Sejlskibe, og der vilde ikke være andet for dem at gøre — hvad en Skibsfører paa de mindre Sejlskibes Generalforsamling i Svendborg i Februar d. A. ogsaa udtalte — end at søge at faa Ret til at hejse det blaa og gule Flag.

Indsnævring af den nu bestaaende Grænse vil næppe finde Sted efter det Røre, Sagen har vakt, og som Følge af de Protester der er fremkommen derimod; men Bibeholdelse af den nuværende østlige Grænse er heller ikke tilstrækkeligt. Som Forholdene for den mindre Sejlskibssejlsads nu har udviklet sig, er det en absolut Nødvendighed, at hele Østersøen med finske og bolniske Bugt bliver indskrænket Fart efter de nu gældende Bemandings-Regler i Sønæringsloven.

Da der ikke findes internationale Bestemmelser, som paabyder hvor langt et Land maa sætte dets forskellige Fartgrænser, er det afhængig af Landets Lovgivningsmagt, hvor Fartgrænserne bliver draget. Naar der, som i dette Tilfælde, er fremkommen Protester, og saa mange Røster har lydt fra de mindre Sejlskibsejere, for at den nuværende østlige Grænse ikke indsnævres

men derimod udvides til at omfatte hele Østersøen — lør det haabes, at den høje Lovgivningsmagt vil imødekomme et saa nødvendigt og berettiget Krav.

Danmark er et lille Land, og dets Indtægtskilder er ikke for mange, saa der er ikke Raad til ved uheldige Lovbestemmelser at afskære nogen Erhvervsgren.

Til Uddannelse af vordende Sømænd anskaffes Lær-linge- og Skoleskibe, som »Georg Stage» og »Viking». Til disse Skibe ydes Pengetilskud, men til Landets egentlige store Skibslæringskole — de mindre Sejlskibe — ydes derimod intet, hvilket heller ikke forlanges; men det kan forlanges, at de mindre Sejlskibe gives saa fordelagtige Vilkaar og Love at sejle under, saa de kan konkurrere med hvilken som helst anden Nations Skibe paa Søen.

Det henstilles til Førerne paa de mindre Skibe, om det ikke var heldigst, at de gennem deres forskellige Skipper- og Sømændforeninger Landet over tilstillede deres respektive Rigsdagsmænd en Redegørelse af Sagen, og bad d'Hrr. Rigsdagsmænd varelage deres Interesser, naar Sønæringsloven kommer til Behandling.

Ligeledes burde der virkes for, at dersom Fiske-skipper-Eksamen bliver udvidet — som foreslaaet i Betænkningen — at den da gav Ret til at fare som første eller eneste Styrmand i Sejlskibe af ikke over 22 Reg-Tons Brutto i Fart paa Evropa.

I hvor vel jeg har Forstaaelsen af, at Sager vedrørende Søvæsenet maa og bør gaa gennem Sejlskibs-rederi-Foreningen og Fællesrepræsentationen — hvad andre Sager har gjort og bevisligt med et godt Resultat — saa formener jeg dog, at naar Fællesrepræsentationens Andragender eventuelt støttes af Rigsdagsmænd, vil det forønskede Resultat saa meget lettere opnaas.

Thurø, d. 10. December 1908.

O. P. Jensen.

Til ovenstaaende Indlæg skal her tilføjes, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, efter hvad der er os bekendt, har vedtaget at støtte et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der tilsigter en Udvidelse af Grænserne for den indskrænkede Fart.

Red.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret, og der slutes kun ganske enkelte Fragter, saa at Markedet maa betegnes som tomt i hele denne Fart. Returfragter Vest fra er der ligeledes sølelig Mangel paa, og Fragtraterne er lavere, hvortil Toldnedsættelse samt lavere Kulpriser efter 1. Januar væsentlig bidrager, saa at der er Stilstand i hele denne Skibsfart, og der er kun det Valg at lægge op, indtil Forholdene bedrer sig.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

207 R.-T. Is fra Kristianiafjord/Oporto 16 Frcs., 280 Tons Kul Wemyss/Ærøskjøbing £ 6.10, 300 Tons Kul Cardiff/St. Ybes 9/, 320 Tons Oljekager Nantes/Kings Lynn 8 Frcs.

Markedet for de mindre Skibe er fremdeles uden Liv; der blev i den forløbne Uge sluttet for Rug Stralsund/Danmark 5½ Mark, fra Wismar 4½ Mark, og fra Neustadt noteres nogle Ladninger Hvede, men kun til 3 à 3¼ Mark; i det hele taget er der kun meget faa Ladninger fremme, og ikke saa faa af de mindre Skibe har allerede lagt op.

Provinsen er ogsaa meget mat og har saa godt som intet at byde.

ab Kjøbenhavn blev sluttet et Par Skibe til ret gode Rater, saaledes Bomuldsfrøkager til Ystad 20 Øre og til Stettin Kokuskager 9½ Mark pr. Ton, fremdeles Hvede til Assens og Vejle 12 Øre, Malmø 8 Øre, Hørfro til Kjøge 11 Øre, men ellers er det ogsaa ret stille derfra.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. 3die Eksamen i Aaret 1908 afsluttedes den 4. December.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var af Skolen indstillet 10 Elever.

Til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) var indstillet i Navigation 2, i Soret og Handelsvidenskab 2, samt i Geografi og Vejrlære 2.

Alle bestod.

Damp turbinen har som bekendt sin største Nyttøvrkning ved største Hastighed, og bliver økonomisk, naar den løber med lavt Omdrejningstal. Et praktisk Bevis herpaa er et Tilfælde, som indtraf fornylig paa de store Søer i Amerika, hvor to Dampskibsselskaber stredes om Herredømmet over Passagertrafikken. Det ene Selskab anskaffede fra et engelsk Værft en hurtiggaaende Turbindamper, som skulde kapre hele Trafikken. Det ældste Selskab, der hidtil havde været Numer 1, havde besørget Trafikken med to Skibe, der havde Stempelmaskiner, og som løb henved 16 Knob.

Konkurrentens ny Turbindamper løb 21 Knob og var ikke længe om at tage Broderparten. Det gamle Selskab søgte i England hos en bekendt Turbin konstruktør Raad om, hvad der var at gøre for at trodse den paaførte Konkurrence, og Resultatet blev, at Selskabet satte Farten paa sine to Baade ned fra 16 til 13 Knob, samtidig med at Takster og Fragter reduceredes i Forhold til den ved de formindskede Udgifter indvundne Økonomi. Det konkurrerende Selskab, som ogsaa satte Farten ned, hestede imidlertid paa Grund af Turbinens relativt højere Forbrug ved en lav Hastighed ikke denne Besparelse, der skulde have opløvet de reducerede Takster, og Resultatet blev efter faa Maanedors Forløb, i hvilken Tid Baadene løb med den formindskede Fart og nedsatte Takster, at det ældste Selskab ikke alene generobrede Passagertrafikken, men at det endogsaa paa Grund af de formindskede Driftsomkostninger tjente flere Penge end i tidligere Tid under de gamle Forhold.

Det konkurrerende Selskab tog kort efter Turbinbaaden ud af Ruten og stillede den senere til Salg.

Man maa imidlertid erindre, at Konkurrencen her skabtes af ganske særegne Forhold, og at Tiden ikke spillede en afgørende Rolle. Under andre Forhold vilde den hurtige Baad selvfølgelig have erobret Trafikken, selv med de høje Takster, men ovennævnte Referat — fra det amerikanske Blad »Scientific American« — viser Turbinens Begrænsning paa Grund af den manglende Evne til at arbejde økonomisk ved lave Hastigheder.

En østerrigsk Ingeniør har, fortæller »Norges Sjøfartst.«, opdaget en mærkelig Egenskab ved Træstammer, som man ikke før har bemærket; den nemlig, at de har Evne til at tilbageholde eller udskille Saltet af det Søvand, som filtreres gennem Stammen i Fibrenes Retning.

Han har konstrueret et mekanisk Apparat for dermed at kunne udnytte denne Egenskab ved Træet og saaledes fremstille Drikkevand til Brug om Bord i Skibe.

Apparatet bestaar af en Pumpe, der suger Søvandet op i en Beholder og derefter trykker det gennem det saakaldte Filter, der her udgøres af Træstammen. Saa snart et bestemt Tryk er naaet, ses Vandet et Par Minutter efter ved Træstammens anden Ende, først draabevis og siden i fine Straaler.

Tiden er afhængig af den anvendte Træsart. Vandet skal blive fuldstændig drikkeligt og ganske fri for salt Smag.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Oktober Maaned 1908. Der er anmeldt ialt 765 Havarier mod 827 samme Maaned 1907, deraf 576 Dampskibe og 189 Sejlskibe.

Aarsagerne har været: Stranding 297, Sammenstød 245, Anløbning af Nodhavn 55, Maskinskade 49, beskadiget af Is 2, af Ild 43, af haardt Vejr 87, forskellige Aarsager 43, kæntræt 1, sunket 1, forladt 2. Ialt 86 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 78 samme Maaned 1907, deraf 36 Dampskibe og 50 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 49, Sammenstød 12, beskadiget af Ild 4, af haardt Vejr 1, forsvundet 4, kæntræt 2, sunket 8, forladt 3, Kondemnation 3.

Cragoswald, Dpsk. af Newcastle, har paa Rejsen fra Novorossisk til Norge samt danske Provinsbyer med en Ladning Solsikkekager været paa Grund paa Rejsen til Odense. Skibet, der kom flot ved egen Hjælp, bliver undersøgt i Odense.

Jørgen Ring, Skonnert af Svendborg, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra England til Frederikssund i stærk Taage paa Grund ved Spodsbjerg Fyrtaarn, men kom atter flot ved egen Hjælp ved at kaste en Del af Ladningen. Skibet, der var sprunget læk, naaede sit Bestemmelsessted ved stadig Pampning.

Heimdal, norsk Damper, kom d. 12. ds. paa Røise fra New Orleans til Svendborg med en Ladning Oliiekager paa Grund paa Sjællands Odde. Svitizers Assistance afslaaet.

Mercur, Skonnert af Svendborg, har ved Kollision med Dpsk. »Monarch« i Greenhithe d. 10. ds. faaet en Del Skade ovenbords.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 10. ds. løb hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Sandpumpedamper af Stabelen.

Skibet, der fik Navnet »Graadyb«, bygges for Regning Statens Vandbygningsvæsen, og vil faa Station i Esbjerg.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Arneliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Anderson, Schu- bert, ank. hertil 14./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Konstanti- uopel 7./12. — Algarve, Borries, afg. herfra 11./12. til West Hartlepool. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 10./12. til Lon- don. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 11./12. — Antwer- pen, Madsen, afg. Havre 9./12. til Cardiff. — Arkansas, Pe- tersen, ank. hertil 9./12. — Arno, Strubberg, ank. Dunkerque 13./12. — Aurora, Fischer, afg. Neapel 9./12. til Messina. — Baron Stjernblad, Thorkildsen, ank. Antwerpen 12./12. — Beira, Lunge, ank. hertil 8./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Kristiania 14./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Alicante 8./12. — Chr. IX, Holm, pass. Dartmouth 12./12. hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Dartmouth 11./12. hertil. — Douro, Mortensen, ank. Stockholm 13./12. — Esbjerg, Strøve, ank. Libau 7./12. — Florida, Andersen, afg. Sunderland 25./11. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 6./12. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios, I, Sørensen, ank. Libau 13./12. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 10./12. til Kristiansand. — Hengest, Munch, afg. Antwerpen 10./12. til Bordeaux. — Holar, Svan, afg. Pernau 12./12. hertil. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 10./12. — Jolautha, Simonsen, afg. herfra 12./12. til Reval. — Kasan, Hansen, ank. Libau 13./12. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 9./12. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 9./12. — Kursk, Gommesen, afg. Antwerpen 12./12. hertil. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 13./12. for Hull. — Loire, Caignou, pass. Brunsbüttel 7./12. for Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. hertil 13./12. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Hølmblad, Svane, oplagt her. — Morsø, Oest- Jacobsen, ank. hertil 11./12. — Moskø, Jousen, afg. Riga 12./12. til Antwerpen. — Nicolai II, Kaas, pass. Gibraltar 9./12. for Antwerpen. — Nordjylland, Krugb, ank. hertil 13./12. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 12./12. for Riga. — Omsk, Harder, ank. Hull 8./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 9./12. — Perm, Christensen, afg. herfra 12./12. til Liban. — Prøgei,

Iversen, ank. Rouen 14./12. — Riberhuus, Bønnelykke, afg. Riga 12./12. hertil. — Saga, Wiberg, afg. herfra 12./12. til Reval. — Saxo, Larsen, ank. Sundsvall 11./12. — Seine, Dampt, ank. Riga 12./12. — Skalholt, Larsen, afg. Pernau 12./12. hertil. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 3./12. til Baltimore. — Tiber, Beck, ank. Tarragona 13./12. — Tyr, Tanning, ank. hertil 14./12. — United States, Wunlf, afg. Kristiansand 12./12. til New York. — Vendsyssel, Jacobæus, dokker. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 1./12. hertil. — Karin, Rüberg, ank. Stettin 11./12. — Vadse, afg. Stettin 11./12. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dakar 10./12. — Michail Otschoukoff, Harboe, afg. Bristol 29./11. til Savamah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savona 30./11. til Savannah. — Vladimir Roitz, Olsen, afg. Cardiff 11./12. til Galfport. — Helmer Mørch, Thorsøe, er ank. St. Vincent. — Excellence Pleckc, Rasmussen, ank. Stockholm 6./12. — Pael Andrejeff, Tannebeck, ank. Stockholm 8./12. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Cardiff 9./12. til Dakar. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Libau 5./12. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, ank. Grangemouth 8./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 10./12.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Riga 12./12. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Asbacka 8./12. til Lissabon. — Nautik, N. Nielsen, afg. Middelsbro 8./12. til Riga. — Nordsejen, Gram, afg. Antwerpen 11./12. til Alloa. — Gerda, Iversen, Stingsund 9./12. til Gravelines. — Fylla, Christensen, ank. Marseille 8./12. — Cito, Jepsen, ank. Cardiff 10./12. — Napoli, Brinch, ank. Ymuden 11./12. — Bodil, Uldall, afg. Wiborg 12./12. til Danzig. — Dagmar, Mathiasen, afg. Åbo 12./12. til Søderhamn. — Nerma, Schiff, afg. Methil 12./12. til Esbjerg. — Alfa, Lauritsen, afg. Messina 11./12. til Baltichport. — Hebe, Gregersen, afg. Esbjerg 8./12. til Alloa. — Inger, Larsen, afg. Valencia 7./12. til Hamburg. — Johanne, Mikkelsen, afg. Danzig 10./12. til Åbo. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Genua 12./12. — Laura, Pedersen, pass. Gibraltar 9./12. til Ystad.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Lübeck 12./12. til Neufahrwasser. — Ingrid, Winther, afg. Bordeaux 12./12. til Santander.

Vulcan. Vulcan, J. P. Nielsen, ank. Catania 12./12. — London, Bom, ank. Stettin 8./12. — Paris Tholander, afg. Aarhus 9./12. til Boness. — Bryssel, Kaas, ank. Bordeaux 10./12.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Newport 2./12. til Catania. — Wien, Boeck Hansen, afg. Slax 3./12. til Dublin. — Roma, v. Thun, ank. Tyne 7./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Riga 12./12. — Russia, Poulsen, afg. Sunderland 10./12. — Carl Hecksher, Starck, afg. Grangemouth 10./12. — Normannia, Erichsen, afg. Cardiff 19./11. — Euxinia, Dam Larsen, afg. Rotterdam 5./12. — Canadia, Jepsen, ank. Filadelfia 11./12. — Livonia, Lindberg, anl. Genua 26./11.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Nyborg 10./12. — Gracia, Sørensen, afg. Wiborg 17./12. — Astoria, Neergaard, afg. Agua Amongo 3./12. — Patria, Nielsen, ank. Genua 3./12.

Union. Frisia, Nielsen, afg. London 11./12. — Gallia, Nielsen, ank. Hamburg 9./12. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Terneuzen 11./12. — Sarmatia, Pedersen, afg. Livorno 10./12. — Katonia, Rasmussen, afg. Neapel 10./12.

Inga. Fladria, Hansen, ank. Norrköping 8./12. — Granaria, Jørgensen, ank. Oran 6./12. — Carbonia, Mathiasen, afg. Hull 12./12. — Estonia, Winckler, ank. Livorno 4./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsberg 6./12. — Solandia, Troensegaard, afg. Rendsburg 10./12. — Secalia, Jensen, afg. Marbella 25./11. — Frumentia, Andersen, ank. Filadelfia 7./12. — Bosnia, Skovgaard, afg. Marseilles 10./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Brattingsborg, Suenson, ank. Helsingør 10./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Ghent 10./12. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Newport 6./12. — Jomsborg, Mathiasen, afg. Newport 4./12. til Neapel. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 5./12. til Neapel. — Skanderborg, Jensen, ank. Sunderland 10./12. — Stogelborg, Lund, afg. Huelva 11./12. til La Pallice. — Stjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Søborg, Hansen, ank. Lübeck 9./12. — Uranienborg, Schmidt, ank. Sunderland 10./10.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Riga 9./12. — Klampenborg, Thygesen, pass. Dover 11./12. for Stettin. — Marselisborg, Larsen, ank. Liverpool 5./12. — Silkeborg, Pedersen, ank. Memel 8./12. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 9./12. — Tuhorg, Smith, ank. Genua 7./12. — Ulfborg, Møllerup, ank. Riga 6./12. — Vordingborg, Petersen, ank. Malmø 6./12.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Livorno 8./12. — Taarnborg, Matzen, ank. Lübeck 2./12. — Jægersborg, Larsen, afg. Leith 8./12. til Libau.

Høneborg. Høneborg, Christensen, afg. Rouen 10./12. til Boness.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Memel 10./12.

Svendborg. Anna Marsk, Sørensen, ank. Grimsby 2./12. — Peter Marsk, Borgesen, afg. Newcastle 7./12. til Königsberg.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 7./12.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koefoed, ank. Wear 11./12.

Ære. Energi, Svane, ank. Wismar 12./12.

Torm. Sara, Jønsen, ank. Dunkerque 11./12. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 12./12. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Rouen 7./12. — Agnete, Petersen, ank. London 11./12. — Herminia, Hansen, afg. Kalundborg 11./12. — Alice, Schultz, ank. Riga 11./12.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. New York 27./11. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Zwejndrecht 11./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Danzig 6./12. — Urania, Clausen, ank. Ghent 3./12. — Svend, Schmidt, i Kjøbenhavns Dok. — Nordland, Møller, afg. North Shields 30./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 4./12. — England, Andersen, afg. Methil 11./12. til Esbjerg. — Holland, Ponsen, ank. Kjøbenhavn 12./12. — Rusland, Madsen, afg. London 8./12. — Dronning Olga, Petersen, afg. Libau 11./12. til Rotterdam. — Anette Furness, Larsen, afg. Newport Man 9./12. — Lady Furness, Clausen, ank. Methil 6./12. — Europa, Hansen, ank. Savona 8./12. — Tyskland, Danstrup, afg. Newport, 11./12. til Marseille. — Frankrig, Friis, ank. Reden 12./12. — Belgien, Nielsen, ank. Limasol 2./12.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Newport 30./11. — Edison, Sørensen, ank. Adra 9./12. — Fulton, Jørgensen, ank. Livorno 8./12. — Newton, Andersen, ank. Valencia 9./12. — Washington, Nielsen, afg. Grangemouth 10./12. til Fredericia.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 6./12. — Vera, Thing, afg. Libau 11./12. til South Alloa. — Freja, Nielsen, afg. Lowestoft 9./12. til Danzig.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Aberdeen 7./12. — Helga, Vnaben-Hansen, afg. Havre 13./12. — Martha, Christensen, afg. Rouen 12./12. — Elna, Rathje, afg. Oran 12./12. — Therese, Pedersen, ank. Aberdeen 5./12. — Simone, Møller, ank. Rouen 4./12. — Jeannette, Løffler, afg. Arzen 10./12. — Vera, Riso, afg. Bona 10./12. — Daisy, Lagesen, afg. Tyne Dock 10./12.

Det asiatiske Kompagni. Cathay, Thomsen, afg. Gøteborg 13./12. til Antwerpen. — Bintang, Gabe, afg. Suez 13./12. til Soesoe. — Siam, Carlsen, afg. Hongkong 8./12. til Yokohama. — Samui, de Fine Licht, ank. Bangkok 28./11. — Sibirien, Madsen, afg. Colombo 6./12. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Marseilles 9./12. til Bordeaux. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Helsingør 2./12. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. Indien, Borg, ank. Tjilatjap 5./12.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 11./12. — St. Jan, Rambusch, afg. Trinidad 12./12. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 3./12.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brøsen, afg. Blyth 12./12. — T. M. Werner, Hansen Hahn, ank. Stettin 11./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Blyth 11./12. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Neufahrwasser 5./12. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Stockholm 8./12.

Sejlskibe.

Ære. Venus, Jensen, ank. Cagliari 9./12. — Rudolf, Christensen, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Zeus, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Danmark, Bager, ank. Setubal 8./12. — Bonavista, Christensen, ank. Gibraltar f. O. 9./12. — Mars, Stegmann, ank. Libau 9./12. — Amalia, Andersen, ank. København 10./12. — Karen, Albertsen, ank. Altona 9./12. — Maa-gen, Mortensen, ank. Messina 9./12. — Saga, Ohlsen, ank. London 9./12. — Claudia, Aaberg, ank. Cardiff 10./12. — Ægir, Petersen, ank. Genua 10./12. — Dana, Petersen, ank. Falmouth 8./12. — Hamlet, Rasmussen, ank. Frederikshavn 9./12. — Hosanna, Hansen, ank. Ostende 9./12. — Kronen, Hermansen, ank. Neapel 10./12. — Skirner, pass. Dungeness 8./12. for østg. — Altha, Albertsen, ank. Odense 12./12. — Ofelia, Clausen, ank. Bari 12./12. — Vera, Mygind, ank. Bristol 12./12. — Frederik & Ane, Olsen, ank. Faxe. — Prøven, Smith, er ank. til St. Louis.

INDHOLD:

Søretsdom. — Kjøbenhavn, d. 15. December 1908. — Kaptajn V. E. Schibbye. — Søneringsloven og de mindre Skibe. — 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 & 17. Telf. 987.
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.

De Herrer Kaptajner

provanterer 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.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

F. Hansen & Co.

Licensed

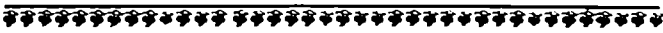
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt



Kotka Hamnarbetare andelsförening

har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.
Telegram-adress: „Hamnförening“, Kotka.

Obs. Endast vana arbetare.



SØBORG & BENTHIN.

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Bogø Navigationsskole

(Kostskole) optager Elever til begge Afdelinger af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven. Program sendes paa Forlangende.
Postadresse: Stubbekøbing.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af St. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.
Telefon 7262.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander.

Telf. Blikkenelager. 28111
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-inventar. Ankre. Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gaasmarkhavnen.

Fabrik for selvsmerende Lossebjul.
Telf. 29,779 y.

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.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Illums

Skibs- og Baadebyggeri

Middelfart

vel C. Christiansen

anbefaler sig med Bygning af mindre Skibe samt Reparation og Kølhaling.

Telefon 31. Telegr.-Adr.: „Illum“.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 90 Øre
De øvrige Sider — 20
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 83.

Kjøbenhavn, Fredag den 18. December 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition

Skibsbuude. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16</p>	<p>Compositioner til Jærn-, Staal- og Trækklubsbunde</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum</p>	<p>Telefon 5601</p>
<p>• • Leverandør til Flaaden • •</p>			<p>• • Leverandør til Statsbanerne • •</p>	

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD
Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilal: Ny Kalkbrænderihavn. 8.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til

billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskellloyd“.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

— Priskurant gratis og franko. —

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar fra den 1. Maj to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret vil normalt være 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis vil omfatte 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal vil blive forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Ligesom hidtil vil **Dansk Søfartstidende** bringe Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret vil som en særlig Del af Bladet bringe de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf vil begge Numre til Stadighed indeholde alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier** og **Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejskibe vil findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Illums

Skibs- og Baadebyggeri

Middelfart

ved **C. Christiansen**

anbefaler sig med Bygning af mindre Skibe samt Reparation og Kølhaling.

Telefon 31. Telegr.-Adr.: „Illum“.

Gaver til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereeren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Bestemmelse er Sk. „Niels“ af Svendborg til Salg. Laster 90 Tons dw. 5000 Cbf. Træ, 38,62 Netto Tons. Dybgaaende 8 Fod, to Stel Sejl og iøvrigt godt udhalet. Høieste Klasse og sejler uden Ballast. Skibet er beliggende i Svendborg.

L. Pedersen.

Skibsførerplads

kan erholdes paa meget fordelagtige Betingelser mod Køb af $\frac{33}{100}$ Del i en i **Fart** værende $1\frac{1}{2}$ Aar gammel c. 130 Tons dw. Staalmotorskonnert. Da Salget ønskes paa Grund af forandret Livsstilling, bedes mulige Reflektanter henvende sig hurtigst under Billet, nrk.: „Mofor 396“, paa dette Blads Kontor.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clælfert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

OLSKIND

kemisk præpareret Olieøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere.

Gand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.

Sømandshøjskolen, Svendborg

begynder, vil Gud, sit 3. Vinterkursus 1. Novbr. Praktisk og teoretisk Undervisning. Kogeskole. Kursus for Nybegyndere. 30 Kr. maanedlig. Ophold mindst 1 Maaned. Nærmere Oplysninger faas hos

Vilh. Rasch
Forstander.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvizitter.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Motoren „Gideon“

er bevist den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 18. December 1908.

Gennem Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart har vi modtaget følgende Beretning fra det kgl. Konsulat i Stettin, dat. d. 2. December 1908.

I en af Dampskibsselskabet »Friton« af Bremen anlagt Sag mod et Kul- og Mæglerfirma i Swinemünde, der paastod sig tilkendt Mk. 1,40 pr. Keel »Überschüttlohn« (Losning af Kul uden Anvendelse af Maal og Vægt), har Landsoverretten i Stettin under d. 15. Oktober d. A. afvist Firmaets Krav og paadømt, at dette udover den fastsatte »current price« Mk. 17 pr. Keel ikke er berettiget til at beregne sig nogetsomhelst ekstra Vederlag for Kullosning under et Ballic Charter.

Da det er at antage, at der vil blive gjort Forsøg paa at affordre »Überschüttgeld« ogsaa af danske Skibe, der lossere Kul i Swinemünde, henleder Vicekonsulen hermed de danske Rederes Opmærksomhed paa, at derom fremsatte Fordringer, i Henhold til foranævnte Dom, ikke er berettigede og derfor bør afvises.

(sign.) Freise,
Konsul.

Kaiser Wilhelm Kanalen. Om den her i Bladet Nr. 40, for 21. Juli d. A., omtalte tyske Rigsretsdom, der ophæver det tyske Riges hidtidige Ansvarfrihed for Skade forvoldt ved Forseelser af Kaiser Wilhelm Kanalens Lodser, Embedsmænd og Bestillingsmænd, hidsætter vi efter »Shipp. Gaz.« yderligere følgende:

En Lægter, som tilhører Underweser Dampskibsselskab i Bremen, laa d. 13. Dec. 1901 i den indre Havn ved Brunsbüttelkoog ved Indsejlingen til Kaiser Wilhelm Kanalen, paa en Tid da Vandet blev ledet ud af denne, og blev her paasejlet af Damperen »Hedvig«, da denne paa Grund af utilstrækkelig Fortøjning kom los. Dampskibsselskabet anlagde nu en Erstatningssag imod Kanalautoriteterne ved Overretten i Kiel, med det Resultat, at da Damperen »Hedvig« var kommet los fra sin Fortøjning ved Fejl fra Kanalbestyrelsens Side, erklærede Retten denne for ansvarlig for den ved Damperen forårsagede Skade.

Det kejserlige tyske Finansdepartement appellerede nu denne Overrettsdom til højeste Ret i Leipzig og baserede særlig sin Appel paa, at Føreren af Lægteren, ligesom alle andre Skibsførere, der passerer Kaiser Wilhelm Kanalen, havde undertegnet en Erklæring, der bl. a. bestemmer følgende:

»Det tyske Rige er ikke ansvarligt for nogen Skade, som overgaar Skibe i Kanalen, paa Reden ved begge dens Ender eller i sammes Ydrehavne, eller naar de ligge fortøjede i Kanalen, selv naar Skaden maatte være forårsaget ved Fejl fra Kanal Loders eller andre af Kanalbestyrelsens Funktionærers Side.«

Højesteret i Leipzig nægtede imidlertid at anerkende den almindelige Gyldighed af denne Paragraf i Kanalreglementet, som den erklærede at være i Strid med offentlig Interesse og Lov, og tillige med Bogstav og Aand i den kejserlige Lov af 16. Marts 1886, som bestemmer at Kanalautoriteterne har ingen legal Ret til at modsætte sig Ansvar for Skade, som paaføres Skibe i Kaiser Wilhelm Kanalen. Kanalbestyrelsens Appel af Overrettsdommen i Kiel blev derfor afvist.

Handelsministeren fremsatte i Gaar i Folketinget Forslag til Lov om Ansættelse af Embedsmænd og Bestillingsmænd under Ministeriet for Handel og Søfart.

Forslaget gaar ud paa at ansætte en Departementschef, to Kontorchefer og to Fuldmægtige. Desuden vilde der blive ansat tre Assistentler og to Skrivere. Udgifterne til Ministeriets Organisation andrager 21,800 Kr., men samtidig vil der blive Besparelser paa Indenrigsministeriets Budget.

Ny Havneafgift i Lissabon. »Board of Trade« i England har, i Følge »Kysten«, modtaget en Skrivelse fra Regeringens Repræsentant i Lissabon, i Følge hvilket en Bestemmelse, som blev publiceret i »Diario do Governo«, bestemmer en Afgift i Form af Ankerpenge for alle Skibe, som anløber Lissabon. En saadan Afgift har hidtil ikke været afkrævet. De ny Afgifter vil beløbe sig til rs. 10 ($\frac{1}{2}$ d.) pr. Brutto Reg-Ton for alle Skibe liggende for Anker eller fastgjort til Bøjerne Øst for »the Tower of Belem« (Lissabons Havn). I Tilfælde af at Skibet kommer til en af Kajerne, for hvilke der allerede eksisterer en Afgift af rs. 50 pr. Netto Reg-Ton, bliver Ankerpengene iberegnet. Afgiften, rs. 10 pr. Brutto Reg-Ton for Ankring, bliver at nedsætte for følgende Tilfælde:

60 pCt. for alle portugisiske Fartøjer, 50 pCt. for alle Liniebaade anløbende Havnen regelmæssig, 40 pCt. for alle Baade efter 3 Ganges Anløb inden et Aar, 75 pCt. for alle regulære Liniebaade, hvis Ophold ikke overskrider 24 Timer.

Hædersgave til en dansk Skibsbesætning. Finlands Senat har skænket Føreren og Mandskabet paa Dampskibet »Niels R. Finsen«, nemlig: Skibsfører D. G. Matthiessen, Styrmand H. M. Jørgensen, Tømmermand V. Hansen, Matroserne J. Hansen, N. Christensen og T. Mogensen hver et Guldur som en hædrende Anerkendelse for den Bistand, der af dem er ydet Besætningen paa den finske Bark »Heinrich« af Raumø d. 13. Maj d. A.

Skibsfarten paa Meksiko. Kristiania, d. 16. December. (Ritz. Bur.) Efter Forlydende er der Planer oppe om et Samarbejde mellem norske og svenske Skibe i Skibsfarten paa Meksiko. Sandsynligvis vil et svensk Selskab med Sæde i Gøteborg komme til at sejle sammen med den norske Meksiko-Rutes Skibe.

Nordisk Skibsrederforening. Kristiania, d. 16. December. (Ritz. Bur.) Nordisk Skibsrederforening afholdt i Dag ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken man vedtog de paa den ordinære Generalforsamling i Sommer af Bestyrelsen foreslaaede Forandringer i Lovene.

Paa given Foranledning henleder vi paany Opmærksomheden paa, at Indlæg, der ønskes optaget i *Dansk Søfartstidende*, maa være forsynet med Forfatterens Navn og Adresse til Oplysning for Redaktionen, uanset om vedkommende Artikel ønskes oplaget anonymt.

Redaktionen kan ikke paatage sig noget Ansvar for Manuskripter, der ikke finder Anvendelse i Bladet, og Tilbagesendelse af saadanne vil kun finde Sted, for saa vidt Indsenderen tager Forbehold derom ved Indsendelsen samt vedlægger fornøden Svarporto.

I de to førstkommende Uger vil *Dansk Søfartstidende* paa Grund af Helligdagene kun udkomme én Gang henholdsvis Torsdag d. 24. og Torsdag d. 31. December.

Rettelse. Ved en Fejltryk staar der i Hr. O. P. Jensens Artikel om Sønæringsloven og de mindre Skibe i Bladets sidste Nummer, Pag. 685, Sp. 2 Linie 25 f. o. »22 Reg-Tons« i Stedet for »200 Reg-Tons«. Det paagældende Stykke kommer da til at lyde saaledes:

»Ligeledes burde der virkes for, at dersom Fiskeskipper-Eksamen bliver udvidet -- som foreslaet i Be-

tænkningen — at den da gav Ret til at fare som første eller eneste Styrmand i Sejlskibe af ikke over 200 Tons Brutto i Fart paa Evropa.»

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 besøger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Et gammelt Sejlskibs sidste Rejse.

Vi har modtaget følgende:

For nylig indtraf paa Jyllands Vestkyst under Bovbjerg Strandingen af den svenske Bark »Noah», og da denne Begivenhed er af mere end almindelig Interesse paa Grund af de Omstændigheder, der staar i Forbindelse hermed, bringer vi herved en Beretning derom.

Skibet, der var 385 Reg.-Tons og 40 Aar gammelt, kom fra Kings Lynn og var bestemt til Åhus med Kul. Tre Dage før Strandingen havde det forladt England og fik allerede den første Dag haardt Vejr, men Vinden var god, saa der lænsedes væk. Stormen tiltog mere og mere, og Søen brød meget over det uheldige Skib. Kahyt og Lukaf fyldtes med Vand, en Braadsø rev Provianthuset og Kabysen bort, og Drikkevandet blev ødelagt, da det blev blandet med Saltvand. Skanseklædningen blev slaaet bort, og den uheldige Besætning led meget, da den hverken fik Hvile, Mad eller Drikke. Det blev forsøgt at dreje Skibet under, men Braadsøen brød ustandselig over det, saa det blev nødvendigt at holde af igen. Skibet var nu ogsaa blevet læk, og Møllepumpen holdtes stadig gaende, men tilsidst maatte ogsaa Haandpumperne tages i Brug. To Dage efter Afgang kom Lodbjerg Fyr i Sigte om Aftenen; Vinden var da NNV., saa det var umuligt med den lille Sejlføring at klare Hanstholmen, hvorfor Skibet blev lagt Vest over, men det drev jo betydeligt. I Løbet af Natten fortsatte Stormen sit Ødelæggelsesværk paa det dødsdømte Skib, og den i høj Grad udasede Besætning maatte fortsætte med Pumpningen, da Vandet stadig steg. Næste Dags Morgen kom der en tysk Trawler og spurgte, om Skibet vilde bugseres til Havn, men da Kaptajnen svarede, at det var umuligt, idet Skibet var i synkefærdig Tilstand, forlod Trawleren det straks og sejlede bort uden at tilbyde at optage Besætningen. Da det ved Pejling af Pumpen opdagedes, at der var omtrent 12 Fod Vand i Skibet, kunde Besætningen forstaa, at yderligere Kamp var uden Nytte, og efter afholdt Skibsraad blev det da besluttet at sætte Skibet paa Land. Stormen var da aftaget en Del, men Søen var lige høj. Kl. 11½ Em. stødte Skibet under Bovbjerg, og straks faldt store Branrigning og et Øjeblik efter hele Forrigningen.

I Land havde man allerede fra Formiddagen bemærket Skibet og var klar til at tage imod det. Raketapparaterne var paa Strandingsstedet, da Skibet stødte, og den nærmeste Redningsbaad fra Stationen Liløre var under Vejs. Skønt Skibet stod temmelig langt ude, traf den første Raket og lagde Linen over Kahyttaget. Besætningen havde søgt Tilflugt i Styrbords Mesanvant, den fik dog fat i Linen og søgte at hale ud i denne, men

Folkene var for udmattede og maatte snart opgive det, hvortil ogsaa bidrog, at Linen kom uklar af øjt det Vraggods, som drev mellem Skibet og Land. Skibet laa nu krænget helt over ind mod Land, saa at Vandet stod midt ind paa Dækket.

Redningsbaaden fra Liløre ankom paa Stranden, ligesom Besætningen maatte opgive at hale ud i Raketlinen, og dens Mandskab gik straks i Gang med at sætte den ud. Det var vanskeligt og farligt, da Braadsøen gik højt, og til Tider begravede den fuldstændig Baaden; men dennes Mandskab arbejdede ihærdigt og naaede da ogsaa tilsidt ud til Vraget. Det var imidlertid aldeles umuligt at komme saa tæt til dette, at de skibbrudne Folk kunde komme i Baaden, da der laa store Mængder af Vrag i Braadet indenfor Skibet. I omtrent en Time roede Redningsmandskabet omkring og forsøgte paa mange Maader at komme i det strandede Skibs Nærhed, men forgæves. Redningsbaaden blev da opankret saa tæt ved Agterskibet, som det var muligt, og der blev nu kastet en Line over til de Skibbrudne, hvilken disse en efter en bandt om Livet, hvorefter de sprang over Bord for at hales ind i Redningsbaaden, saaledes at alle Mand i Løbet af forholdsvis kort Tid var optaget i denne. Faren var dog ikke ovre endnu, da Redningsbaaden umuligt kunde lande indenfor Skibet under den høje Bovbjerg Skrænt, som Søen gik lige ind imod. Ankertovet maatte kappes, og Baaden sakkede lidt fra Vraget. Nu faldt hele Skibets Storrigning, og dets fuldstændige Tilintetgørelse gik hurtig for sig. Redningsbaaden roede for om Skibet og et Stykke udenfor dette, derpaa styrede den Nord efter, til den kom saa langt hen paa Kysten, at den kunde lande. Dens raske Besætning modtoges med Hurraraab, og hjælpsomme Hænder tik snart fat i de strandede Søfolk, der var saa udmattede og forkomne, at de ikke kunde støtte paa Benene; de blev hurtigt bragt til de nærmestliggende Boliger, hvor de fik god Forplejning og kom til Sengs.

Da Redningsbaaden landede, var det strandede Skib fuldstændig sønderslaaet, saa man kan her med Rette tale om »a narrow escape». Hvis Strandingen var sket om Natten, vilde den uheldige Besætning uden Tvivl være omkommen alle som en. E.

Dampskibet „Skinfaxes“ Grundstødning.

Fra Hr. Styrmand Blaabjerg paa Dampfærgen »Nyborg» har vi modtaget følgende:

Den 29. November om Morgenen sejlede jeg i min Baad fra Korsør til Halskov Rev for at skyde Vildænder. Vinden var VSV. Styrke 3, samt temmelig høj Søgang, Vejret var noget usigtbart, nærmest let Taage.

Da jeg nærmede mig Revet, friskede det mere, og jeg tænkte paa at rebe Sejlene, da jeg et Stykke i Læ til min Forbavelse ser en temmelig stor Damper komme styrende lige henimod Revet. Jeg holdt straks af og styrede lige mod Damperen. Samtidig tog jeg en stor Pose, som jeg benytter til at pakke Sejlene i, satte den paa en Stage og svingede med den frem og tilbage for om mulig at advare Damperen, før den løb paa Grund.

Damperen vedblev dog at holde sin Kurs og tilsyneladende ogsaa sin Fart. Da jeg naaede hen i Nærheden af Damperen, begyndte jeg at raabe »Slaa fuld Kraft bak!» og vedblev dermed, til jeg befandt mig i en Skibslængdes Afstand, først da blev der slaaet bak paa Maskinen. Jeg raabte da til Kaptajnen: »Bak lige tilbage c. ½ Sm. og styr VNV., saa vil De faa Lysbøjen»; men i Stedet for at lytte til mit Raad, gav Kaptajnen Bagbords Ror og drejede Skibet tværs i

Strømmen, hvorved Damperen blev sat op paa en Pulle og kom til at staa $\frac{1}{2}$ Fod midtskibs.

Da jeg kom tæt hen paa Siden af Damperen, som viste sig at være S/S. »Skinfaxe«, ført af Kapt. Vilandt, tilhørende samme Selskab som S/S. »Alfred Erlandsen«, der forliste ved Skotlands Kyst d. 17. Oktober 1907, hvorved min Broder, 1ste Styrmand Blaahjerg, omkom, spurgte Kaptajnen mig, hvor han var, jeg svarede da, at han stod paa Halskov Rev, c. 2 Sm. indenfor Lysbøjen, men der blev svaret, at det passede ikke; jeg sagde da, at jeg vilde komme om Bord og tale med Kaptajnen, dersom jeg kunde lægge til paa Styrbords Side, thi paa Bagbords Side, hvor jeg laa med Baaden, var Søen for haard. Jeg vil her bemærke, at da jeg skulde passere Damperens Agterende, slog Kaptajnen Maskinen frem, saa jeg nær var kuldsejlet i Skruevandet.

Imidlertid kom jeg om Bord i Damperen og gik med det samme op paa Broen til Kaptajnen, overfor hvem jeg præsenterede mig, uden at Kaptajnen dog gjorde Gengæld.

Kaptajn Vilandt spurgte mig da igen, hvor han stod, og jeg svarede: en god $\frac{1}{2}$ Sm. ret Nord for 2 Kosten, der staar ud for Kragepullen; men Kaptajnen svarede mig aller, at det passede ikke. Jeg anmodede da om at se et Søkort over Farvandet, og der blev sagt: Følg med om i Bestiklukafet.

Jeg viste da Stedet paa Kortet, hvor Skibet stod paa Grund, men til min store Forbavselse spurgte Kaptajnen mig, om jeg var »toss et«; med den Kurs, der var bleven styret, samt de Lodskud, der var taget, passede det aldeles ikke, hvad jeg sagde.

Kaptajnen viste mig da Kladdejournalen, hvor de observerede Lodskud var indført; de viste, saa vidt jeg husker, 20, 19, 18 og 16 Fv. og var, saa vidt jeg forstod, taget med 5 Min. Mellemrum.

Jeg bemærkede da, at Lodskuddene var urigtige, da der efter Kursen og Stedet, hvor Skibet stod, højst kunde være 9, 8, 7, 6 og 3 Fv. Jeg vilde nu forlade Broen, da Kaptajnen igen sagde, at det var forkert, hvad jeg sagde, da Sprogø kunde ses tværs om Bagbord; jeg saa i den Retning, Kaptajnen viste og bemærkede, at det var en Dampfærge, kommende fra Korsør paa Vej til Nyborg. Samtidig var det klarat saa meget, at jeg fik Kosten ud for Kragepullen at se. Jeg viste Kaptajnen den (Kosten), hilste og forlod Skibet, men Kaptajnen værdigede mig ikke et Blik eller saa meget som sagde Tak. Jeg styrede da til Korsør og meddelte Kaptajnen paa Sviters Bjergningsdamper, som har Station der, at Dampskibet »Skinfaxe« var løbet paa Grund paa Halskov Rev.

Efter det, som her er anført, formener jeg dog, at Kaptajnen kunde have sagt mig Tak, thi jeg gjorde alt, hvad der stod i min Magt for at forhindre, at Skibet løb paa Grund. Jeg stod nemlig op i Baaden og styrede med det ene Ben og brugte begge Arme til at svinge Stagen med Posen paa frem og tilbage. Herved opnaede jeg dog at faa Kaptajnen til at stoppe og bakke, saa Farten omtrent helt var taget fra Skibet, før det grundstødte, thi enhver som kender Revet véd, at der skal ikke megen Fart til for at ødelægge en Skibsbund eller slaa Skruen i Stykker paa Halskov Rev.

Kaptajnen erklærede overfor mig, at mit Signal fra Baaden var set, og var Farten da taget helt fra Skibet, saa var Grundstødningen absolut undgaet. Grundstødningen var endog undgaet, dersom Kaptajnen havde lyttet til mit Raad og bakket fuld Kraft lige tilbage i Stedet for at bakke fuld Kraft og dreje haardt Bagbord.

Jeg kan heller ikke formene, at Kaptajnen har navigeret med tilstrækkelig Forsigtighed, thi Kaptajnen oplyste mig om, at Kursen var sat fra Romsø, og da maa med let Sonden Vande Distancen fra Romsø til Lysbøjen forlængst være udløben.

Heller ikke forstaaer jeg, at der kun er loddet med 5 Min. Mellemrum, naar man i usigtbart Vejr vil anduue Lysbøjen mellem Sprogø og Halskov Rev.

Farten kan jeg ikke udtale mig bestemt om, men tilsyneladende var der megen Fart, hvilket fremgaar af at da Kaptajnen slog fuld Kraft bak, stod Skruevandet som et stort, bredt Køl vand et langt Stykke agterud.

Den 5. December var jeg paa Skibsreder Erlandsens Kontor i Kjøbenhavn i et privat Ærinde angaaende min Broders ulykkelige Død, og da fortalte jeg Rederen, hvilken Behandling der var bleven mig tildelt af Kapt. Vilandt, men Rederen havde ikke Tid til at høre paa mig; dog blev der mig sagt, at Kaptajn Vilandt vilde samme Dag blive opfordret til at sende mig en skriftlig Tak, men en saadan tvivler jeg meget om nogensinde vil blive mig tildelt fra denne Mand.

Det er nu mit Haab, at Rederen maa faa Lejlighed og Tid til at erfare, hvor meget jeg gjorde for at afværge Skibets Grundstødning.

Jeg maa dog tilsidst bemærke, at jeg aldeles ikke tænker paa at faa Tak i Form af Penge, thi jeg tjener min Hyre ved Statsbanerne og trænger aldeles ikke i nogen Retning, men det kræmper mig, at jeg ikke fik saa meget som Tak af Skibets Kaptajn.

G. C. Blaahjerg,
Styrmand, Dampfærge »Nyborg«,
Korsør.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har La Plata Markedet fæstnet sig ret betydeligt for prompt Lastning, ligesom senere Terminer ogsaa viser yderligere Bedring, omend ikke saa meget som pr. December, der for et Par Uger siden var ganske livløs, men da Rederne synes at være faste i deres Fordringer, og Varerne skal afskibes, er der al Udsigt til, at Raterne vil komme endnu lidt op. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er der sidst sluttet indtil 13/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) — hvilket er c. 5/ à 6/ pr. Ton mere end der for 2—3 Uger siden betales pr. prompt — medens Colastine betalte 14/6 og Buenos Ayres 11/6 à 12/, alt pr. prompt. Pr. Januar/Februar betales indtil 15/ fra San Lorenzo Grænsen. Udgaende fra Cardiff er Fragten for Kul nu næppe over 7/6. Imidlertid berører La Plata Markedet ikke meget de danske Interesser direkte, da der næsten ingen danske Dampere er den Vej ude for Tiden, men indirekte kunde Fastheden maaske gavne ved at forplante sig til Nordamerika, hvor der ikke er saa faa danske Dampere, som finder Beskæftigelse. Foreløbig er Nordamerika dog ret stille, men Raterne er gennemgaaende uforandret. For Korn fra Filadelfia betales 1/7 $\frac{1}{2}$ til udsøgt Havn, og Savannah har for Bomuld etc. betalt 22/6 à 25/ Liverpool eller Manchester. Paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kontinentet er der sidst sluttet til 8/3. Det østlige Marked er flovt, men der ventes at blive mere Begær efter Nytaar. Rispladserne har fragtet sparsomt paa Basis af 17/9 til Adriaterhavet. De evropæiske Markeder ligger fremdeles alle særdeles slet, og det er næppe for meget sagt, at de Dampere, som slutter til de i Øjeblikket gangbare Fragter, nødvendigvis maa sætte Penge til, ligegyldigt hvor de sejler. Antallet af de oplagte Dampere forøges ogsaa stadig, og herhjemme ligger der nu, over 20 danske Transportdampere stille, hvilket Tal antagelig vil blive betydeligt forøget i denne og næste Maaned. Det vil uden Tvivl vise sig, naar Vintermaanederne er gaaet, at de Dampere af Middelstørrelse, som ikke har været sluttet i Forvejen til højere Rater, og som blev lagt op,

har tabt mindre end de, der sejlede. Østersøen er næsten blottet for Laster, og de faa, der sluttet, giver anselige Underskud, f. Eks. 18/ D/B. fra Riga til Englands Østkyst, Frs. 24 Rouen, 8 d. Havrebasis fra Libau til London eller Rotterdam, 4/3 pr. Ton Sukker Danzig/London. Ogsaa Kulfrakterne er elendige. Der betalles fra Østkysten 3/3 à 3/4½ Swinemünde (2,000), 3/9 Libau (2,200), 4/ Kiel eller Lübeck (1,600), 3/7½ Kjøbenhavn (1,550), 4/1½ Nyborg (900). Middelhavs-Returfrakterne er elendige, og Sortehavet er meget mat. For store Baade fra Nikolajeff eller Odessa faas kun 5/4 à 5/6 Dødvægt til London eller Rotterdam, 6/ Hamburg.

Havarier og Forlis.

Fjælstaavnin, Jagt af Allinge, kom d. 14. ds., paa Rejse fra Kjøbenhavn til Karlsberg, paa Grund paa Maglebylille Hage. Svitzer assisterede Skibet flot og ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

Königsberg, Dpsk. af Bergen, paa Rejse fra Hjemstedet til Libau med en Ladning Sild, kom d. 14. ds. paa Grund ved Lynetten, efter at have været inde i Kjøbenhavns Havn for Kulforsyning. Skibet maa løse i Lægtene for at komme flot; Assistance er antaget.

Heimdal, Dpsk. af Tønsberg, der, som meddelt, kom paa Grund paa Sjællands Odde, har nu antaget Svitzers Assistance. Efter senere Meddelelse er Skibet bragt flot og afgaaet til sit Bestemmelsessted, Svendborg.

Louise, Skonnert af Frederikshavn, afsejlede d. 23. f. M. fra Laurvig til Hjemstedet med en Ladning Træ. Skibet er endnu ikke ankommet til sit Bestemmelsessted, og man nærer derfor Frygt for dets Skæbne. Om Bord befandt sig, foruden Kaptajnen og Besætningen, 2 Mund, tillige Kaptajnens Illustru.

Junga, Skonnert af Eshjerg, er paa Rejsen fra Cartagena til Swansea indkommet til Aguilas i lak Tilstand.

Greenen, dansk Dpsk., er d. 17. ds. grundstødt ved Skagen i tæt Taage. Er senere med Assistance af Motorbaad bragt flot.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagobakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende. Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dakar 10./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Bristol 29./11. til Savannah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savona 30./11. til Savannah. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 11./12. til Pensacola. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. St. Vincent 9./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Riga 14./12. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 15./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cardiff 9./12. til Dakar. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Rotterdam 12./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Grangemouth 8./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 10./12.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Riga 13./12. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Emden 15./12. til Lissabon. — Nordsoen, Gram, ank. Alcoa 14./12. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 13./12. for Gravelines. — Ellen, Hansen, afg. Gravelines 13./12. til Newport. — Cito, Jepsen, ank. Swansea 15./12. — Napoli, Brinch, ank. Ghent 14./12. — Bodil, Uldall, afg. Wiborg 12./12. til Danzig. — Dagmar, Mathiasen, ank. Söderham 14./12. — Norma, Schiff, ank. Eshjerg 14./12. — Hebe, Gregersen, ank. Alcoa 12./12. — Inger, Larsen, pass. Quessant 13./12. for Hamburg. — Johanne, Mikkelsen, ank. Abo 14./12. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Genua 12./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Riga 15./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Catania. — London, Bem, afg. Stettin 12./12. til Greenoch. — Paris, Tholander, afg. Boness 14./12. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Bordeaux 10./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Catania 14./12. — Wien, Boeck Hansen, afg. Stax 3./12. til Dublin. — Roma, v. Thuu, afg. Tyne 12./12. til Bordeaux.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Aarhus 15./12. — Brattingsborg, Suenson, ank. Helsingør 10./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Ghent 10./12. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Newport 6./12. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Newport 4./12. til Neapel. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 5./12. til Neapel. — Skanderborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 15./12. — Stegelborg, Lund, afg. Huelva 11./12. til La Pallice. — Søborg, Hansen, afg. Herrewiich 12./12. til Newcastle. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 16./12.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, afg. Riga 15./12. til Ghent. — Marselisborg, Larsen, ank. Barry 15./12. — Silkeborg, Pedersen, afg. Rotterdam 16./12. til Hull. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 9./12. — Tuborg, Smith, ank. Genua 7./12.

Neptun. Ulfborg, Møllerup, afg. Riga 11./12. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Boness 15./12.

Skjoldborg. Skjoldborg, Møller, ank. Kjøbenhavn 15./12.

Svendborg. Anna Mærsk, Sørensen, ank. Grimsby 2./12. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Königsberg 15./12.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Sunderland 11./12.

Det østasiatiske Kompagni. Cathay, Thomsen, afg. Göteborg 13./12. til Antwerpen. — Bintaug, Gabe, afg. Suez 13./12. til Soesoe. — Siam, Cortsen, ank. Shanghai 14./12. — Samui, de Fine Licht, ank. Singapore 14./12. — Sibirien, Madsen, afg. Perim 14./12. til Port Said. — Trauquebar, van Deurs, afg. Marseille 9./12. til Bordeaux. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Helsingør 14./12. — Cambodia, Knudsen, afg. Hull 14./11. til Cape Town. — Indien, Berg, ank. Tjilatjap 5./12.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 13./12. — St. Jan, Rambusch, afg. Trinidad 12./12. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 3./12.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Wismar 15./12. — Enigheden, Jensen, ank. Ronne 15./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Dunkerque 11./12. — Helene, Sørensen, ank. Kiel 16./12. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Grimsby 14./12. — Agnete, Petersen, afg. London 15./12. — Hermia, Hansen, ank. Granton 14./12. — Alice, Schultz, ank. Riga 11./12.

Svendson & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Liverpool 14./12. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Cardiff 15./12. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Stettin 16./12. — Ajax, Brøsen, ank. Bandholm 16./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aalborg 14./12. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Liverpool 14./12.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 13./12. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Zwijndrecht 11./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Danzig 12./12. — Urania, Clausen, ank. Methil 14./12. — Svend, Schmidt, i Kjøbenhavns Dok. — Nordlaud, Møller, ank. Catania 13./12. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Windau 4./12. — England, Andersen, ank. Eshjerg 14./12. — Holland, Poulsen, ank. Windau 15./12. — Ruslaud, Madsen, afg. London 8./12. — Dronning Olga, Petersen, afg. Libau 11./12. — Anette Furness, Larsen, afg. Newport Mon 9./12. — Lady Furness, Clausen, ank. Altona 12./12. — Europa, Hansen, ank. Savona 8./12. — Tyskland, Danstrup, afg. Newport 11./12. — Frankrig, Friis, afg. Windau 9./12.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Buryport 12./12. til Malmo. — Edison, Sørensen, ank. Adra 9./12. — Fultou, Jørgensen, afg. Livorno 15./12. til Savona. — Newton, Andersen, afg. Grau 14./12. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, ank. Fredericia 15./12.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Ghent 6./12. — Vera, Thug, afg. Libau 11./12. til South Alcoa. — Freja, Nielsen, ank. Danzig 15./12.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 15./12. — Rinfaxe, Faber, afg. Burntisland 14./12. til Gjedser. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 16./12.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, oplagt i Frederikshavn 8./12. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Taranto 10./12. til Sfax. — Ove Gjedde, Jans, ank. Windau 14./12.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Tynen 15./12. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Tynen 15./12. — Martha, Christensen, ank. Boness 5./12. — Elna, Rathje, afg. Oran 12./12. — Therese, Pedersen, ank. West Hartlepool 14./12. — Simone, Møller, afg. Rouen 14./12. — Jeanne, Løffler, afg. Arzen 11./12. — Vera, Risø, afg. Bona 10./12. — Daisy, Lagesen, afg. Tynen 10./12.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Neufahrwasser 14./12. — Ingrid, Winther, ank. Santander 15./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Riga 14./12. — Russia, Poulsen, ank. Neufahrwasser 14./12. — Carl Hecksler,

(Fortsættes Side 695.)

IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.

2946. Forandring i Afmærkning og Fyr. Burry Inlet, Bristol Channel, England. En sort Lys- og Klokketønde, mærket "Llanely Fairway Buoy", der hver 10 Sek. viser hvidt To-Blink, er som Midtfarvands Tønde udlagt 2. Sm N. 77° V. fra Burry Holm Triangulations Station, der ligger paa 51° 36' N. Br. 4° 18' V. Lgd.

Midtfarvands-Tønden, som laa 2, Sm N. 82° V. fra samme Station, er inddraget.

Paa Lys- og Klokketønde Nr. 1, som ligger 2, Sm N. 1° V. fra samme Station, er Klokkeren aftaget.
Det røde, faste Fyr paa Bugtens N.-Kyst, 5, Sm N. 36° Ø. fra samme Station, er slukket.

I nogle Eksemplarer af Admiralty Kort Nr. 1179, Bristol Channel, er Lele-mærket for at gaa klar af Culver Sand, New Church i Weston super Mare overet med Breun Down Point, angivet som miss. S. 81° Ø., det skal være N. 81° Ø.

2947. Taagesignal oprettet. Fishguard Harbour, England V.-Kyst. Paa Bøgebryderens Hoved ved Fishguard Harbour gives nu Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 10 Sek. giver Et-Stød af 3½ Sek.s Varighed, naar "Great Western Railway Co.s" Dampere ventes. Kvaldsignalet er uforandret. 52° 0' N. Br. 4° 58' V. Lgd.

2948. Grund rapporteret. Loch Eil Narrows, Skotland V.-Kyst. En Klippe med 2 m Vand er rapporteret at ligge i Loch Eil Narrows, ½ Kbl fra S.-Kysten, 1,7 Kbl S. 23° V. fra Kilmallie Monument og i N. 70° V. fra N.-Enden af Eileun na Creich. 56° 50' N. Br. 4° 8' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2949. Fyr forandret. Saint Julien og Baychevelle, Gironde, Frankrig. De to grønne, faste Fyr Saint Julien og Baychevelle er forandret. Synsviddens: 3 Sm. Flammens Højde: 6, m. Hvidt Fyrhus. I øvrigt er Fyrene uforandret. Saint Julien: 45° 9' 53" N. Br. 0° 43' 45" V. Lgd. Baychevelle: 45° 8' 44" N. Br. 0° 43' 5" V. Lgd.

2950. Fyr slukket. Guadaluquivir, Spanien. I Guadaluquivirs Indløb er Espiritu Santo hvide, faste Fyr, paa 36° 46' N. Br. 6° 22' V. Lgd., og San Jeronimo hvide, faste Fyr, paa 36° 48' N. Br. 6° 19' V. Lgd., slukket.

2951. Tønder udlagt. Axim Bay, Afrika V.-Kyst. I Axim Bay er i 8, m Vand udlagt en rød og hvid Tønde ved Vraget af en sunket Lægter, 5½ Kbl S. 70° V. fra Fort St. Anthony og i S. 17° Ø. fra Satiaba Island. En rød og hvid Tønde er i 9 m Vand udlagt ved en Hindring 7, Kbl S. 79° V. fra Fort St. Anthony, og i S. 1° V. fra Satiaba Island. Fort St. Anthony: 4° 52' N. Br. 2° 14' V. Lgd.

2952. Taagesignal forandret. Bicquette Island, River St. Lawrence, Canada. Taagehornet ved Bicquette Island er omhyvlet med en Diaphone, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 8 Sek.s Varighed. Hvid Bygning med rødt Tag, der staaer tæt ved Vandet, 35 m V. for Fyrtaarnet. Hornet er 16 m over Vandet.

2953. Taagesignal oprettet. Cape North, Cape Breton Island, Paa Money Point, Cape Breton Island NØ.-Punt, gives nu Taagesignal med en Diaphone, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek.s Varighed. Hvid Bygning med rødt Tag, Ø. for et hvidt Boheboleshus. 47° 2' 14" N. Br. 60° 23' 35" V. Lgd.

2954. Fløjteønde udlagt. Lockwood Rock, Nova Scotia S.-Kyst. En rød Fløjteønde, mærket "Lockwood", er udlagt ½ Sm S80, fra Lockwood Rock. 44° 51' 35" N. Br. 62° 4' 15" V. Lgd.

2955. Klokketønde udlagt. Sheet Harbour Passage, Fishery Point Shoal, Nova Scotia S.-Kyst. En sort og hvid lodret stribet Klokketønde, mærket "Sheet Harbour Passage", er i 18 m Vand udlagt ½ Sm Ø80, fra Fishery Point Shoal. 44° 49' 10" N. Br. 62° 25' 30" V. Lgd.

2956. Tønder udlagt. Spry Bay, Nova Scotia S.-Kyst. I Indløbet til Spry

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 Synsvide 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-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2920. Tænding af midlertidigt Fyr. Gaasholm-Løb, Thyborøn-Kanal, Nordsees. Den 14de December 1908 er til Brug ved Uddybning i den N.-lige Del af Gaasholm-Løb tændt et hvidt, fast Fyr, c. 22 m NNV. fra Gaasholm-Løb bagste Ledelyr. Flammens Højde: 9 m.

2921. Afmærkning inddrages. Varselyr sluktes. Søminekorpsets Øvelsesplads, København, Sundet. Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesten inddrages den 19de December 1908. Samtidig slukkes Varselyrene paa begge Forter. (Kort Nr. 126, 182 og 183. Danske Løds, Side 276 og 277. Fyr-Fort, Nr. 210 og 211. Sum-Fort, Side 17). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 789, København 1908).

2922. Forestaaende Forandring af Fyr. Vejvås, Smaaland-Farvandet. I Løbet af 1909 ventes Vejvø Fyr at blive forandret til et Vinkelyr. Nærmere Meddelelse senere. (Kort Nr. 157, 160, 162 og 185. Danske Løds, Side 325. Fyr-Fort, Nr. 440).

2923. Forestaaende Forandring og Tænding af Fyr. Færøerne. I Løbet af 1909 ventes følgende Fyr at blive tændt og forandret saaledes:

Sumbø Fyr tændes paa Akraborg paa Sydøst SØ.-Punt. Fyret bliver et hvidt Vinkelyr, der viser To-Blink hver 20 Sek. fra c. N. 30° Ø. gennem Ø. til c. S. 25° Ø. Fem-Blink hver 20 Sek. fra c. S. 25° Ø. gennem S. til c. S. 10° V., Et-Blink hver 20 Sek. fra c. S. 10° V. til c. S. 80° V. 61° 23' N. Br. 6° 40' V. Lgd. Hestø Fyr tændes paa Hestø SØ.-Punt. Det bliver et Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Det lyser fra c. N. 50° Ø. gennem Ø. S. og V. til c. N. 55° V. Der er ikke Vagt ved Fyret. 61° 55' N. Br. 6° 51' V. Lgd.

Thorslav Fyr, paa Skanseødden, forandres til et Vinkelyr, der viser Lys med Formærkelser hver Minut. Lyset bliver grønt fra c. N. 34° Ø. til c. N. 88° Ø., hvidt fra c. N. 38° Ø. til c. N. 46° Ø., fri N. om Høgnø-Bue, rødt fra c. N. 46° Ø. til c. N. 60° Ø., grønt fra c. 60° Ø. gennem Ø. til c. S. 42° Ø., hvidt fra c. S. 42° Ø. til c. S. 33° Ø., rødt fra c. S. 33° Ø. gennem S. til c. S. 52° V., grønt fra c. S. 52° V. til c. V. Der er ikke Vagt ved Fyret. 62° 0' N. Br. 6° 45' V. Lgd.

Strønder Fyr tændes paa Østerø, c. 500 m S. for Sjøv Kirke. Det bliver et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Lyset bliver rødt fra c. N. 60° Ø.

*) Reduktionstabel 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.

til e. Ø., grant fra e. Ø. til e. S. 12° 0', hvidt fra e. S. 12° 0' til e. S. 4° 0'. Fyrpæl. Der er ikke Vagt ved Fyret. 62° 6' N. Br. 6° 44' V. Lgd.

Myggenes Fyr findes paa Myggenes-Holm NV.-Punt. Det bliver et hvidt Lyfyr, der hver 20 Sek. viser Tre-Lys. Det lyser fra e. S. 85° 0' gennem S., V. og N. til e. N. 55° 0', 62° 5', N. Br. 7° 40' V. Lgd. (Kort Nr. 35, 88, 114, 166, 179, 208, 209 og 224. Færøiske Leds, Side 28, 37, 43, 45 og 53).

2924. Optørelse af Fyr udsat. Ønderdarnes. Island V.-Kyst. Optørelsen af Ønderdarnes Fyr er udsat. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1521. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2925. Fyr tændt. Sølvstørg. Sverrig. Ved Sølvstørg ydre Havn er tændt to faste Ledelyr. Det S.-lige Fyr er rodt, Flammens Højde: 7,2 m. Fyrhus. 56° 2' 2" N. Br. 14° 34' 45" Ø. Lgd. Det N.-lige Fyr er hvidt og staar 380 m N. 21° 0' fra det S.-lige Flammens Højde: 11 m. Fyrhaake. 56° 2' 14" N. Br. 14° 34' 58" Ø. Lgd.

Paa Skærøel Timan er tændt et Fyr med En-Formørkelses hver 5 Sek. Lyset er hvidt fra S. 35° 0' gennem S. til S. 35° V., grant fra S. 35° V. til S. 42° V., rodt fra S. 42° V. til S. 49° V., hvidt fra S. 49° V. til S. 86° V., grant fra S. 86° V. til N. 56° V., hvidt fra N. 56° V. til N. 92° 0', grant fra N. 92° 0' til N. 24° 0'. Flammens Højde: 5 m. Linseapparat af 4de Orden. Fyrhus paa en Baanke. 56° 0' 58" N. Br. 13° 34' 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2368. Kjøbenhavn 1908).

2926. Grund fandet. Kalmær. Kalmærund. En 4,2 m Grund er fundet Ø. for Grunden Grytan, uden for Kahnar Havn. 56° 39' 35" N. Br. 16° 23' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

2927. Fyrskibet »Vestra Banken« indtrædes. Den 21de December 1908 indtrædes Fyrskibet »Vestra Banken«, saarvent Isen ikke nodvendiggør, at det indtrædes tidligere.

2928. Taagesignal ophører. Enskær Fyr. Botniske Bugt. Ved Enskær (Nystad) Fyr gives fra Skisstartens Begyndelse i 1909 intet Taagesignal med Klokke.

2929. Fyr forandret. Abo Distrikt. Finland. Løfskar Fyr vises nu fra et hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 4 m Synsvinden: 4 m. I øvrigt er Fyret uforandret. 60° 13' N. Br. 21° 43' Ø. Lgd.

Køkonbrink Fyr vises nu fra et hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 4,2 m. Synsvinden 4 Sm. Det viser rodt Hurlighlink fra N. 80° V. gennem V. til S. 55° V., hvidt og rodt vekslende Lys fra S. 55° V. til S. 51° V., grant Hurlighlink fra S. 51° V. til S. 13½° V., rodt Hurlighlink fra S. 13½° V. gennem S. og Ø. til N. 81½° Ø. hvidt og rodt vekslende Lys fra N. 81½° Ø. til N. 72½° Ø., grant Hurlighlink fra N. 72½° Ø. til N. 56½° Ø. 60° 12' N. Br. 21° 32' Ø. Lgd.

2930. Taagesignal ophører. Porkkala Fyr. Finske Bugt. Ved Porkkala Fyr gives ikke mere Taagesignal med Klokke. (Kort Nr. 155).

2931. Dybde i Løb. Gross Stepenitz Jernbanehavn. Papevasser. Tyskland. Rendten til Gross Stepenitz Jernbanehavn er 30 m bred, med 3 m Dybde. I Havnen er der 3 m Vand. 2 Køl fra Motellovedet ligger om Skjorthod for Indraende og rodt og om Baehord en sort Tømle.

2932. Lys- og Klokketønde indtrædet. Sassnitz. Rügen. Lys- og Klokketønden ved V.-Enden af Sassnitz Ø.-Male indtrædes, naar der kommer Is.

2933. Drivende Fløjteønde. Adler-Grund Ø. Østersøen. Den 28de November 1908 er en drivende Fløjteønde passeret e. 10 Sm Ø. t. N. for Fyrskibet »Adler-Grund«. 54° 53' N. Br. 14° 39' Ø. Lgd.

2934. Vrag afmærket. Kieler Fjord. Galesen »Cécille« er sunket i 16 m Vand, i Friedrichsort Fyrs faste Lysvinkel. Masterne er i m over Vandet. Tæt V. for Vraget er udlagt en Lystønde med V.-lig Topbetegnelse, der viser Grant Lys med To-Formørkelses hver 8 Sek., Lys 3½ Sek., Morke 1½ Sek., Lys 1½ Morke 1½ Sek. 54° 26' 25" N. Br. 10° 14' 13" Ø. Lgd.

2935. Vrag afmærket. Schleimünde. I Schleimünde er en Lagter sunket i 3, m Vand paa N.-Siden af Farvandet. Paa Masten, som er over Vandet, er anbragt en grøn over en hvid Lanterne. 54° 40' 23" N. Br. 10° 2' 23" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

2936. Grund fandet og afmærket. Væckholmssund. Sverrig. En 3 m Grund er fundet i Løbet mellem Væckholm og Saltf, paa 58° 7' 40" N. Br. 11° 25' 3" Ø. Lgd. En Slæge med Kost er udsat ved Løbet N.-Side tæt S. for Grunden, og en Slæge ved Løbet S.-Side, lige over for, og 34 m fra Slægen med Kost.

2937. Klokketønde indtrædet. Middigen. Klokketønden ved Klokketønden er ombyttet med Vintersømærket.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2938. Fyrs Lysvinkler. Westerheversand. Tyskland. Westerheversand viser indtil videre hvidt, fast Lys fra N. 28° 0' til N. 72° 0' og fra S. 12° V. til S. 28° V. 54° 22' N. Br. 8° 38' Ø. Lgd.

2939. Dybde. Saxfær. Under Eider. Ved Saxfær Slæse er Dybden kun 4 m; mellem Tønning og Friedrichshald er den mindste Dybde 4,2 m.

2940. Fortøjnings indtrædet. Helgoland. I Helgoland S.-Havn er de fire Fortøjnings til Torpedobåde indtrædet.

2941. Vrag borttaget. Steirleich—Eisfeld Fyr. SV. Elben. Vraget af Skonnerten »Angela«, der har sunket ½ Køl S. for Krantsand Ledelyrlinie, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2768. Kjøbenhavn 1908).

2942. Tønde flyttet. Westgat. Zeegat van Texel. Lystønder indtrædes. Zundersee. Holland. Den rodt og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Kægle i Westgat er flyttet til 52° 57' 19" N. Br. 4° 42' 28" Ø. Lgd. Mellem denne Tønde og Stumpønde Nr. 6 i Schulpengat er den mindste Dybde 7,2 m, og mellem Kugletønden og Spidsønde Nr. 6 i Westgat 7,2 m.

I Zundersee ombyttes om kort Tid Lystønderne med Vintersømærkerne. (Kort Nr. 131).

2943. Fyr tændt. Schiehaven. Rotterdam. Mieuwe Rotterdamse Waterweg. Paa Ø.-Siden af Indløbet til Schiehaven er tændt et fast Fyr, der viser rodt Lys fra SSW. gennem Ø. og N. til NNW., hvidt Lys derfra gennem V. og S. til SSO.

2944. Vandstandsbrædder anbragt. Middelfgat. Wester Scheide. I Middelfgat. V. for Hanswert, er opført en Dæc d'Allee, hvormed er anbragt et Vandstandsbræddet med 50, og et med V. Paa Brædderne er anbragt brede Klumper i Ø. m Afstand fra hinanden. Den øverste Klumpes Underkant angiver daglig Hojvande. 51° 27' 10" N. Br. 3° 59' 16" Ø. Lgd.

2945. Tønder til Skydning. Long Sand. Thomsen. England. Seks Tønder til Brug ved Skydning er udlagt ved Long Sand, parallelt med den tidligere kærke. Den SV.-lige Tønde ligger paa 51° 31' 38" N. Br. 1° 22' 54" Ø. Lgd., de andre fra denne i N. 51° Ø. i henholdsvis 4 Køl, 7 Køl, 10½ Køl, 13½ Køl og 17½ Køl Afstand. Tønderne er Skibstærken uvedkommende.

- Bay er udlagt: En sort Stumpstønde, mærket »Maloney Shoals«, 1 Kbl S. 66° 0. fra Maloney Shoal. 44° 46' 45" N. Br. 62° 34' 30" V. Lgd. En rød Spidsstønde, mærket »Mad Moll«, 1 Kbl S. 35° V. fra Mad Moll Reef. 44° 46' 47" N. Br. 62° 33' 39" V. Lgd.
- 2957. Fløjetønde udlagt. Musquodoboit Shoal. Tønde udlagt. Harbour Island. Nova Scotia S.-Kyst.** En sort og hvid lodret stribet Fløjetønde, mærket »Musquodoboit«, er udlagt 1 Sm SV. for Musquodoboit Shoal. 44° 38' 20" N. Br. 63° 0' 15" V. Lgd.
- En rød Spidsstønde, mærket »Harbour Island«, er i 11 m Vand udlagt ½ Sm S. 40° V. for Harbour Island. 44° 40' 24" N. Br. 63° 5' 8" V. Lgd.
- 2958. Undervandskløkke flyttet. Cape Fourchu. Nova Scotia V.-Kyst.** Undervandskløkken uden for Indløbet til Yarmouth Harbour er flyttet S. hen og ligger nu 2 Sm S. 52° V. fra Yarmouth eller Cape Fourchu Fyr. 43° 46' 16" N. Br. 66° 11' 33" V. Lgd.
- 2959. Tønde udlagt. Marshalls Island. Jericho Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** En Spiritønde, Marshalls Islands Tønde Nr. 1. er i 6, m Vand udlagt ½ Sm N. for Marshalls Island N.-Ende, fra Egg Rock Baake i S. 17° V. og fra Burnt Coat Harbor Fyr i S. 89° ½ V.
- 2960. Tønde udlagt. Fox Island Thorofare. West Penobscot Bay. Maine.** En vandret stribet Spiritønde er udlagt ved ¼ m Grunden i Fox Island Thorofare, 2¼ Sm S. 49° ½ V. fra Browns Head Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2419. Kjøbenhavn 1908).
- 2961. Tønde udlagt. Two Bush Channel. Penobscot Bay. Maine.** En vandret stribet Spidsstønde er udlagt ved 8, m Grunden 1, Sm S. 19° V. fra Two Bush Island Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2418. Kjøbenhavn 1908).
- 2962. Vrag afmærket. Broad Sound. Boston Harbor. Massachusetts.** Skonerterten »Lugh G« er sunket c. 1 Sm NV. for Graves Fyr. En rød og sort vandret stribet Lysstønde, der visner rodt, fast LV. er i 20 m Vand udlagt tæt N. 10° Ø. for Vraget, fra Graves Fyr i N. 59° ¼ V., og fra Boston Fyr i N. 1° Ø.
- 2963. Fyrskibet »Great Round Shoal« atter udlagt. Nantucket Sound. Massachusetts.** Fyrskibet »Great Round Shoal« Nr. 42 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet Nr. 65 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1904. Kjøbenhavn 1908).
- 2964. Vrag forsvundet. New Haven Harbor. Long Island Sound. Connecticut.** Vraget af Skonerteren, som laa sunket c. 4½ Sm S. 36° V. fra New Haven Outer Breakwater Fyr, er forsvundet. Afmærkningen er inddraget.
- 2965. Fyr forandret. North Hook Beacon. Sandy Hook. New Jersey.** North Hook Beacon Fyr er fornyet fra S. 13° Ø. til S. 33° Ø. Den mørke Vinkels V.-Grænsen gaar over Sandy Hook Fyr. 40° 28' 18" N. Br. 74° 0' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2680. Kjøbenhavn 1908).
- 2966. Fyr fornyes. Horseshoe West Group Lower. Delaware River.** Horseshoe West Group Lower Forfyr og Bagfyr fornyes. Flammeus Højde bliver holdsvis 12, m og 21, m. Forfyrret 39° 52' 59" N. Br. 75° 12' 13" V. Lgd.
- 2967. Fyr fornyes. Horseshoe East Group Upper. Delaware River.** Horseshoe East Group Upper Forfyr fornyes. Flammeus Højde bliver 12, m. Det skal vises fra et hvidt, firkantet, pyramideformet Taarn. 39° 52' 25" N. Br. 75° 8' 56" V. Lgd.
- 2968. Vrag. Hog Island S. Virginia.** Lægeren »Independent« er sunket i 17 m Vand 11, Sm S. 21° ½ Ø. fra Hog Island Fyr, og 9½ Sm N. 34° 0 Ø. fra Cape Charles Fyr. Mastterne er 12 m over Vandet. 37° 13' 0" N. Br. 75° 36' 45" V. Lgd.
- 2969. Fløjetønde inddraget. Lys- og Fløjetønde udlagt. St. Johns River. Florida.** En lodret stribet, c. 8 m høj Lys- og Fløjetønde er i 17 m Vand udlagt 1½ Sm fra Yderenden af North Jetty, i Ledelinien ved Indløbet til St. Johns River. Fra Continental Hotel voustre Kaat i N. 34° V., og fra Little Talbot Island højre Kant i S. 38° Ø. Den viser Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek.

Starek, afg. Grangemcuth 10./12. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 9./12. — Normannia, Eriksen, ank. Norfolk 15./12. — Euxinia, Dam Larsen, afg. Rotterdam 5./12. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 11./12. — Livonia, Lindberg, afg. Genua 16./12.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Aarhus 15./12. — Patricia, Nielsen, ank. Genua 3./12. — Gratia, Sørensen, ank. Alexandria 14./12. — Astoria, Neergaard, afg. Agua Amargo 3./12.

Union. Frisio, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Galia, Petersen, afg. Hamburg 15./12. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Hamburg 14./12. — Sarmatia, Pedersen, afg. Livorno 10./12. — Kotonia, Rasmussen, afg. Neapel 10./12.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Norrköping 15./12. — Granaria, Jørgensen, afg. Oran 13./12. — Carthonia, Mathiasen, afg. Hull 12./12. — Estonia, Winckler, afg. Livorno 17./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsberg 6./12. — Selandia, Troensegaard, ank. Burntisland 13./12. — Secalia, Jensen, afg. Marbella 25./11. — Frumentia, Andersen, afg. Filadelfia 13./12. — Boscia, Skovgaard, afg. Marseille 10./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./12.

Sejlskibe.

Ronne. Bolgen, ank. Kappeln 6./12. — Oline Dahl, Rasmussen, er ank. til Horsens. — Courcer, Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Hermod, Gronvald, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Marie, Larsen, ank. Liverpool 9./12. — Gudmund, Christensen, ank. Wismar 9./12. — Proven, Olsen, ank. Kjøbenhavn 12./12. — Nestved, Rasmussen, ank. Nakskov 12./12.

Svendborg. Martin, Wilde, ank. London 9./12. — Galathea, Jensen, ank. Kristianssand 10./12. — Valkyrien, Hansen, ank. Langesund 10./12. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Dysart 9./12. — Zampa, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10./12. — Valborg, Rasmussen, ank. Palermo 13./12. — Emanuel, Bentzen, ank. Littlehampton 14./12. — Urania, Nielsen, ank. Stavanger 13./12. — Meta, Møller, ank. Frederikshavn 14./12. — Guna, Petersen, ank. Livorno 14./12. — I. Lotz, Hansen, ank. Ort 14./12. — Fanny, Hansen, ank. Aalborg 14./12.

Æro. Abba, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11./12. — Industri, Raahauge, ank. Oporto f. O. 14./12. — Gloria, Fabricius, ank. Nysted 13./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Horsens 12./12. — Atlantic, Rasmussen, afg. Gefle 14./12. — Bien, Petersen, ank. Kiel 12./12. — Herkules, Bager, ank. Nexø 13./12. — Immanuel, Bager, ank. Haderslev 14./12. — Marie, Boye, ank. Aabenraa 14./12. — Hydra, Christensen, afg. Dakar (Senegal) 3./12. til Genua. — Lauritz, Følmer, ank. Burgstaacken 15./12. — Rigmor, Peterseu, ank. Kjøbenhavn 14./12. — Freya, Petersen, ank. Kappeln 15./12. — Kirstine Jensen, Raahauge, afg. Setubal 15./12. til Newlyn. — Apollo, Albertsen, ank. Guldholmen 15./12.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 18. December 1908. — Et gammelt Sejlskibs sidste Rejse. — Dampskibet »Skinfaxe«s Grundstødning. — Fragtmarkedet. — Huvuarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. Kjøbenhavns Borskurs.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Den lodret stribebe Flejletonde, mærket „St. J.", der ligger 7/2 Sm uden for North Jetty Head, er permanent inddrægtet.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2970. Fyr forandret. **Mauripia Point, Ceara, Brasilien V.-Kyst.** Mauripia Point hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Fyrapparat af 4de Orden. I øvrigt er Fyret uforandret. 30 42' S. Br. 35° 28' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2971. Sannøvevesselsplads. **Cap Laoube, Ryøres Red, Frankrig.** Tæt ved Cap Laoube er i 10 m Vand senket en Betonblok, der er 6 m over Vandet, 528 m N. 38° V. fra Pyrens S.-Spids og 560 m S. 19° Ø. fra San Lombe V.-Punt. Den er Part af Arbejderne ved en Sannøvevesselsplads. Fra Blokken vises en hvid Lanterne, 49° 6' 33" N. Br. 6° 17' 7" Ø. Lgd.

2972. Fyr forandret. **Punta Ferrione, Isola di Capraia, Italien.** Det hvide, faste Fyr paa Punta Ferrione er forandret til et hvidt Fyr med En-For-mørkelser hver 7 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2 Sek., Flammens Højde: 28 m. Syss-viddens: 11 Sm. Fyrpæl ved et hvidt Fyrhus, 43° 9' 27" N. Br. 9° 50' 42" Ø. Lgd.

2973. Grund afmærket. **Berlich Spit 50, Jensek, Azovske Hav, Rus-land.** En 5, m Grund ligger 12, Sm S. 56° Ø. fra Berlich Spit. 45° 58' N. Br. 35° 16' Ø. Lgd. Herfra strekker Grunden sig med 3, m Vand 5 1/2 Kbl Ø. og 6 Kbl S. paa.

Grunden er midlertidig afmærket med sorte Spiritonder med Flag, der ligger tæt sammen, i 3, m Vand.

2974. Klippe eller Vrag rapporteret. **Utrishnok Point S.** Den østerrigiske Dampner „Blitenu" rapportere at have stødt paa en Klippe eller et Vrag c. 2 Sm S. for Utrishnok Point, og en anden Dampner har rapporteret at have stødt i Nør-heden. Man har paa rigelig udten Sædel. 44° 40' N. Br. 37° 28' Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2975. Fyr forandret. **Tany Kely, Kossi Be, Madagascar V.-Kyst.** Tany Kely hvide, faste Fyr er ombygget med et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 60 m. 13° 28' 51" S. Br. 48° 14' 50" Ø. Lgd.

2976. Lystønde flyttet og forandret. **Karachi, Forinden V.-Kyst.** Den Ø.-lige lystønde ved Indløbet til Karachi Harbour er flyttet 840 m V. hen og ligger nu 670 m S. 88° Ø. fra Manora Breakwater Fyr. Den viser rodt Lys med Formærkelser, men i SV.-Monsunen er Fyret slukket. 24° 47' N. Br. 66° 55' Ø. Lgd.

2977. Ledelyr slukkes. **Madras Harbour, Forinden Ø.-Kyst.** Omløbet den 1ste Januar 1909 slukkes det røde, faste Forfyr paa Enden af Iron Pier, 13° 57' N. Br. 80° 17' Ø. Lgd., og det grønne, faste Bagfyr ved Toldbygningen ved Madras Havn, 2 Kbl N. 74° V. fra Forfyr.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2978. Lystønde forandret Farve. **Soerabaja, Java.** Den rød og sort vandret stribebe Lystønde Bank van Driëën. Rif van Grissee, i Soerabaja V.-lige Farvaad, er malet hvid. 7° 7' S. Br. 112° 39' Ø. Lgd.

2979. Forandring i Afmærkning. **Bate de Cam Ranh (Gamarignø), An-nam, Fransk Indo China.** Grunden S. for Landingsstedet er nu afmærket med fire Tønder: En hvid og sort Spidsønde med Diamant, i 8 m Vand, 2° S. Sm N. 64 1/2°

V. fra Doigt, 11° 53' 30" N. Br. 109° 8' 59" Ø. Lgd. En sort Spidsønde med Cylindere, i 8 m Vand, 2, Sm N. 62 1/2° V. fra Doigt, 11° 53' 36" N. Br. 109° 8' 57" Ø. Lgd. En rød Spidsønde med Kegle, i 8 m Vand, 2 1/2 Sm N. 66 1/2° V. fra Doigt, 11° 53' 28" N. Br. 109° 8' 50" Ø. Lgd. En rød og hvid vandret stribebe Spidsønde med Timeglas, i 8, m Vand, 2, Sm N. 64 1/2° V. fra Doigt, 11° 53' 35" N. Br. 109° 8' 46" Ø. Lgd.

Ved Grunden Ø. for Breon ligger i 11 m Vand en rød Spidsønde med Kegle, 2 Sm N. 31° V. fra Doigt, 11° 54' 6" N. Br. 109° 10' 10" Ø. Lgd.

SV. for Breon er 7 m (transen afmærket med en sort Spidsønde med Cylindere, som ligger i 7 m Vand, 3, Sm N. 63 1/2° V. fra Doigt, 11° 53' 51" N. Br. 109° 8' 18" Ø. Lgd.

De andre Tønder i Bugten er inddrægtet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

R	397	Pechili Strait.	
R	327	Approaches to Chemung Anchorage.	
R	158	Nannoo wan.	
		England:	
R	3146	Scotland, W., Loch Ewe, 3 sh.	
N	3707	Mediterranean, Malta, Grand Harbour, 5 sh.	
R	3492	Red Sea, Western Shore, Port Sudan (Sheikh el Barghat or Barud), 2 1/2 sh.	
R	1601	China, Wusung River or Hwang Pu, 4 sh.	
R	166	China E., River Min, Pagoda anchorage and approaches, 2 sh.	
R	3585	China E., Yang tse Kiang, approaches to the Wusung River.	
R	631	S. America W., entrance to Magellan Strait, Smyth Channel, from its S. entrance to Fortane Bay, 4 sh.	
R	2001	S. America E., Rio de la Plata, Monte Video Bay, 2 1/2 sh.	
		Nord-Amerika:	
R	1813	S. America, V., Sheet XVII, Peru and Ecuador, Port Payta to Ayangui Point, East Lobos (two files), 2 sh.	
	88	Supplement East-coast of South America, Third Edition 1904. — Washington 1908.	

N bøger: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; ‡ Tillæg.

Korts eller Højs Nr.

Die Ostsee von Dornbusch bis Schloßlin. 1:300,000, Pris 3,40 M. Ehemündung v. Feuerschiff i his Brunnshüttelkoog, Nordsee, Deutsche Bucht. 1:50,000. Pris: W-Blatt 2,10 M., O-Blatt 2,30 M. Japan:

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 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 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 Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. 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 Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 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 ombord 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>Skibaafgift 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 Højseværker, 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 Pansfyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. 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 Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løftævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for sine 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 Dybnaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- 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.
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 28 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra 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 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. Varer afgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, 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. 55 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	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 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den 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, Kølhalingsplads, 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 Ø.	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. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 8 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. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	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: Ind 10 Øre Ud - -	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.
Nexo.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton. Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. 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 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' 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 Ø. Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. 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. Ud. 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 hjemmeberørende 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 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Hejvande: 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: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	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+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
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 Træsksbyggeri, 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 Bugseringafgifter.	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 hør 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsaund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen 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 Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land. ogsaa mindre Dampere, Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Dec. 1908.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	82 3/4 - 83	82 3/4	83
Danmark	—	—	—
Norden	—	74 3/4	75 1/2
Kjøbenhavn	—	37 1/4	40
Carl	—	66 1/2	68 1/2
Dannebrog	—	65 1/4	67
Skjold	—	—	—
Urania	—	11	18
Union	39 1/4	39	40
Dampsk. af 1896	—	66 1/4	66 1/2
Hejmdal	—	85	86 3/4
Østasiatiske	121 1/4 - 8/4	121 1/4	121 1/2
Østersøen	40 - 41	41	43
Nordsøen	—	7	9
Gorm	—	66	71
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	5	12
Forenede Bugser-Selskab	—	55	65
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	37 1/4	38 1/2
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 % nops. Stats.	—	94 3/4	96 3/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	84 1/2	86 1/2
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.	—	87 1/4	89 1/4
4 % — — 2. Serie.	—	93	93 1/4
4 % — — 1.	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6.	87 1/4 - 1/2	87 1/4	87 1/2
4 % — — 7.	—	92	92 1/4
3 1/2 % Landkreditk. 3.	—	91 1/2	93 1/2
4 % Østift. Kreditf. 9.	—	92 1/4	92 1/2

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	97 1/4	- 1/2	153 3/4	155
Privatbank	132 1/2	- 3/4	97 1/4	97 1/2
Landmandsbank	135 1/4	- 1/2	132 1/4	132 3/4
Handelsbank	19 3/4	20 1/2	135 1/4	135 1/2
Grundtejerbank	49	47 3/4	20	20 1/4
Burm. & Wain	35 1/2	—	47 3/4	48
Helsingørs Jærnsk.	228	227 1/2	95 1/2	95 3/4
Sukkerfabr.	—	—	227 1/4	228
Bryggeri Aktier	—	—	152 1/4	152 1/2

Vekselkurser d. 15. December 1908.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	89.70
London	18.18	18.15
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. December 1908.

Russiske Noter	214.55
4 % Russiske Consols	83.40
3 3/10 % — Boden Kredit	75.50
5 % Mexikanske 1899	101.40
5 % Rumænske Stats	100.90
4 % — — 1890	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 18,000, „Norden“ 2,000, „København“ 22,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 2,000, „Union“ 34,000, „Hejmdahl“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 32,000, „Østasiatisk“ 48,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

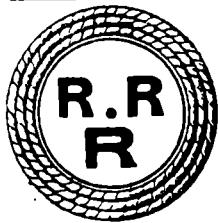
H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Cariboltermann, Kjøbenhavn.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

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 Day, 20, Tel. 156.

Julius F. Schierbeck

Amallegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

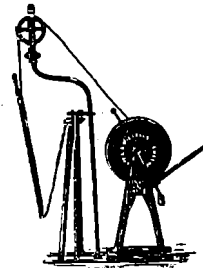
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Premier. Agentorer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenague. Telefon-Nr. 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klasse dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortøldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Err. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

„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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 84.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. December 1908.

15. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerop
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Remington er Verdens
mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Adr.: St. Annæ Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5801
-------------------------------	--	---	---	-----------------

CONSTANTIN BÉNAUD
Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Rusland.
Telegr.-Adr.: „Benuge“. P. O. Box 249.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplad 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres faldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg, Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkørespil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

Berg & Larsen

forhen Martin Niszon

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Kamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—4 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Helge Stabell,

Skibssingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.

Telefon 7262.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Bestemmelse er Sk. „Niels” af Svendborg til Salg. Laster 90 Tons dw. 5000 Cbt. Træs, 38,62 Netto Tons. Dybgaaende 8 Fod, to Stel Sejl og iøvrigt godt udhalet. Højeste Klasse og sejler uden Ballast. Skibet er beliggende i Svendborg.

L. Pedersen.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEAMP. FABR. CANADA

Otto Monsted's

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt”.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt”.

Gaver til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progress” „S/P Avance”.

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552

Skibsførerplads

kan erholdes paa meget for-
delagtige Betingelser mod Køb
af $\frac{50}{100}$ Del i en i Fart væ-
rende 1 $\frac{1}{2}$ Aar gammel c. 130
Tons dw. Staalmotorskonnert.
Da Salget ønskes paa Grund
af forandret Livsstilling, bedes
mulige Reflektanter henvende
sig hurtigst under Billet, mrk.:
„Motor 396”, paa dette Blads
Kontor.

Marstal Staalskibsbyggeri

&

Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard”. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage” Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Danskellloyd”.

Kjøbenhavn, d. 24. December 1908.

Ministeriet for Handel og Søfart. Det af Handelsministeren Torsdag d. 17. ds. i Folketinget forelagte Lovforslag om Ansættelse af Embeds- og Bestillingsmænd under Ministeriet for Handel og Søfart gaar ud paa følgende:

I Ministeriet for Handel og Søfart kan der ansættes en Departementschef, 2 Kontorchefer samt 2 Fuldmægtige, af hvilke der tillægges den ene Honorar som Ekspeditionssekretær. Med Hensyn til det øvrige Personale, Udgifter til Medhjælp, Leje af Kontorlokaler, Kontorhold m. v. træffes Bestemmelse paa de aarlige Finanslove og Tillægsbevillingslove.

I Bemærkningerne hedder det:

Til Bestridelse af de forefaldende Forretninger tænkes Ministeriet organiseret i 2 Ekspeditionskontorer, et Handelskontor og et Søfartskontor, hvert med en Kontorchef som Chef, samt et Sekretariat til Behandling af de Ministeriet i Almindelighed vedrørende Sager, Budgetsager, Personel, Lovsager og andre juridiske Sager, foreløbig med en Fuldmægtig — der tillige fungerer som Ekspeditionssekretær — som Chef. Til Anvendelse for Cheferne for Handels- og Søfartskontoret ansættes en Fuldmægtig, der dog hovedsagelig vil have at forrette Tjeneste i Søfartskontoret, og til Anvendelse for de nævnte Chefer samt for Sekretariatschefen 3 Assistentter. Hertil kommer det fornødne Antal Skrivere, foreløbig 2, samt 2 Bude.

Fredag d. 18. ds. gennemførtes Lovforslaget ved tre paa hinanden følgende Behandlinger i Folketinget og umiddelbart derefter i Landstinget. Loven er dermed færdig fra Rigsdagen.

Vi har modtaget følgende:

Normaluret. Det er et stort Savn for Skibsførere, som befarer Kjøbenhavn, at Normaluret i Nicolai Taarn er sat ud af Virksomhed under Taarnets Ombygning, idet man der ved Hjælp af et Observatorium til enhver Tid paa Dagen kunde skaffe sig en Stånd paa sit Kronometer. Og hertil kommer yderligere, at Tidskuglen paa Nicolai Taarn ogsaa forlængst er sat ud af Virksomhed, uden at der endnu er kommet noget andet Signal i Stedet.

At en By som Kjøbenhavn savner et Tidssignal, selv om det kun er midlertidigt, kan næsten kaldes skandaløst, hvorfor Indsenderen heraf gør sig til Talsmand for, at Normaluret atter snarest anbringes, om muligt paa en for Skibsførerne heldigere Plads. Som saadan tror jeg, at Vestibulen i Toldbodbygningen paa nordre Toldbod vilde være aldeles ideal og afgive en udmærket Plads til Anbringelse af Uret.

Naar det dernæst blev bekendtgjort i Blade og Tidsskrifter, at Normaluret var anbragt der, blev det hurtigt vise sig, hvor stort et Savn der var blevet afhjulpel.

H. W.

En dansk bygget Motorbaad bedømt i England.

I »Shipp. Gaz.« giver en Indsender en Beskrivelse af en interessant Motorbaad, som er vel egnet saavel for nyttige Opgaver paa den aabne Sø, som for Lystsejlad. Han skriver: »Mit Ideal af en Motorbaad er en saadan, som jeg baade kan gaa langs vore Kyster med og ogsaa holde rum Sø.

Jeg ønsker ikke at have et større Fartøj, og jeg bryder mig ikke om at komme langt ud paa Havet i en lille Jolle. Noget i Retning af den Motorbaad, som jeg her vil beskrive, og som i dette Øjeblik ligger ved Hampton Wick, er mit Ideal. — Den er ikke for stor og er derfor ikke saa dyr at købe eller holde og ser ud som en rigtig Søbaad. Den er i det hele en Type paa en Baad, som hverken er for stor eller for lille.

Dette Fartøj, hvis Navn er »Polaris«, er bygget i

Danmark til Kaptajn Spooner af Linton, Hope & Co Den er 37 Fod lang, 11 Fod bred, stikker 5 Fod og 6 Tommer og maaler 13½ Tons Brutto. Den har Lighed med de norske Hvalrosfangerbaade, som færdes lige til Randen af den arktiske Is, og det var Kaptajn Spooners Kendskab til en lignende Baad, som bliver benyttet af Overinspektøren ved den Grønlandske Handel til Inspektionsrejser omkring til Eskimostationerne, der bestemte Kaptajnen til at bestille »Polaris«. Dens Spanter og Klædning er af Egetræ. Forude er der en Kahyt af 6 Fod og 6 Tommers Højde, forsynet med et stort Spisebord og to 8 Fods Løjbænke, som let omdannes til Køjer. Foran for den er der et Kogerum og Spisekammer og helt forude et W. C. Agten for Maskinrummet findes en mindre Kahyt med to Køjer for Besætningen. Midtskihs er der et stort aabent Rum, hvorfra man træder ind i Hovedkanytten. I daarligt Vejr bliver dette Rum dækket ved Hjælp af Luger og tjærede Presenninger, og man kommer saa ned til Kahytten gennem en Kappe foroven. Rorsmanden sidder i et selvlænsende Styrehuk, og alle Dirigeringsgrejerne til Maskinen er indenfor hans Rækkevidde, naar han sidder ved Rorpinden. Motoren er en 12 HK »Dan« og er opstillet i et særligt Maskinrum. Den kan give Skibet en Fart af 6 Knob, og Udgifterne til Brændsel beløber sig til c. 24 Øre i Timen.

Det er øjensynlig en Kutter, som det er værd at lægge Mærke til mellem Hundrede andre; den er billig at købe og billig at betjene, rummelig, bekvem og søgaaende, dertilbrugelig baade til haardt Arbejde og til Lystsejlad. Den tilbagelagde de 420 Sm. mellem Jylland og Harwick i tre Dage. Den første Dag havde den Modvind; men den anden og tredje Dag god Vind, og under Sejl og Motorkraft løb den 150 Knob i 24 Timer.

Efter den Rekord er denne Type utvivlsomt brugelig i mange Tilfælde, hvor man endnu ikke har anvendt Motorbaade eller Baade med Hjælpemaskiner. Der er f. Eks. adskillig Havnelodstjeneste baade her i England og i Udlandet, til hvilken en Baad som »Polaris« vilde egne sig udmærket, samt til andre Grene af Havnetjeneste.

Jeg maa tilstaa, at jeg ikke før har set en Baadtype, som er saa vel egnet for forskellig Slags Tjeneste, og jeg er vis paa, at Havneautoriteter og Sportsmænd vilde være vel tjent ved at gøre sig bekendt med denne Baad.

Det kunde være af Interesse at erfare, om denne Baad er en af vore forhenværende Krydsjagter, som er blevet forsynet med Motor, eller om den er nybygget og da af hvem?

Red.

Flere norske Skibsførere skriver til »Norges Sjøfartstidende« angaaende det lange Ophold i Callao: Enkelte Interesserede antager maaske, at Opholdet nu har bedret sig noget. Vi kan imidlertid oplyse, at det fremdeles er det samme. Skibene ligger paa Reden som flydende Pakhuse c. 6 til 8 Uger, førend der er Udsigt til at komme i Dokken, og Losningen kan begynde, og selv da gaar det yderst smaat, da der altid er Mangel paa Jernbanevogne. Den norske Konsul har forsøgt at udrette noget for at bedre disse Forhold, men ganske uden Resultat; thi saalænge Certepartierne lyder: »Discharge to be given with despatch according to the custom of the port«, kan der intet gøres. Købmændene har da alene Magten.

Skibe derimod, som har Certepartier, der lyder: »Laydays to commence 48 hours after arrival«, faar straks Læglere at losse i uden Hensyn til, hvad Slags Last Skibet har inde. Dette hindrer selvfølgelig for en stor Del de Skibe, der ligger og venter paa Tørn, da Lægterne igen skal losse i Dokken, og Lasten transporteres paa Jernbanevogne, som ellers kunde være benyttet til de Skibe, som losses i Dokken. Da Opholdet her er meget uberegneligt, har flere Skibe af den Grund mistet gode Certepartier.

Hr. Skibsreder, Grosserer Alfred Christensen skriver til os:

Juleskibet af 1908. Der er utvivlsomt og destoværre en meget større Nød og Trang til Stede i indeværende Vinter, end der har været kendt i længere Tid, og det synes, at en stor Mængde Arbejdere eller andre ikke en Gang har Logi eller Tag over Hovedet om Natten; dette skønner jeg deraf, at der i vore oplagte Farløjer og Lægtene i Nyhavn næsten hver eneste Nat er Tilholdssted for hjemløse Personer, og disse Folk vilde ikke gaa om Bord i disse kolde, fugtige og uhyggelige Lastrum, hvis de havde haft andet Sted at ty hen.

I Betragtning heraf har jeg bestemt mig til at indrette vor afriggede Brig »Johannes«, der er beliggende i Nyhavn, til Logiskib for ubemidlede Personer, saaledes at de kan faa gratis Logi der om Bord under bestemte Regler. Vi er nu i Færd med at lægge Gulv, indrette Køjer og opsætte Varmeapparat, hvorved der vil kunne gives gratis Logi, omend tarveligt, til c. 40 Mandspersoner. Endvidere vil der Juleaften blive uddelt gratis varm Aftensmad bestaaende af Risengrød, Flæskesteg med Kartofler og Julekonfekt.

Barkskibet »Havila« af Nordby, Fanø, ankom i Følge R. B d. 20. ds. til Falmouth med Forsinkelse.

»Havila«, der kommer fra Tacoma med en Ladning Hvede, har paa sin Rejse haft meget haardt Vejr. Under en Snestorm blev ved Midnatstid fire Mand skyllet over Bord; tre af dem blev reddet, medens den fjerde, en ung Tysker, druknede trods de ihærdigste Anstrængelser for at redde ham.

Et mægtigt Isbjerg i Sydallantherhavet. Kaptajnen paa det firmastede Sejlskib »Valparaiso«, som fornylig er vendt hjem fra en Rejse til Sydamerikas Vestkyst, beretter, at han i Slutningen af September paa 51° S. Brd. og 49° V. Lgd. mødte mange Isbjerge.

Et af disse havde enorme Dimensioner. Skibet omsjlede næsten hele Isbjergtet, saa at man fik Lejlighed til at iagttage, at det i nordlig-sydlig Retning havde en Udstrækning af 125 Kilometer og vestøstlig Retning af 44 Km. I Isbjergtet fandtes mange af Havet frembragte Huler eller Grotter, hvor Bølgerne brød med tordenlignende Brag, der kunde høres i en Afstand af ti til tolv Kilometer. En ejendommelig Lysning holdt sig over Isbjergtet, saa at man herved samt ved de nævnte Brag paa længere Afstand blev advaret mod at komme Isbjergtet for nær i usigtbart Vejr.

Skoleskibet »Viking« er sluttet for en Last Hvede fra Port Pirie (Australien) til Evropa.

Henlæggelse af Sager til Ministeriet for Handel og Søfart.

Hans Majestæt Kongen har paa Konsejlspræsidiets derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling ved Resolution af Dags Dato allerhøjest bestemt, at der under det ved kongelig Resolution af 12. Oktober d. A. oprettede Ministerium for Handel og Søfart skal fra den Dag, da Forslag til Lov om Ansættelse af Embeds- og Bestillingsmænd under Ministeriet for Handel og Søfart erholder Lovskraft, henlægges til Behandling under samme følgende Sager:

Fra Indenrigsministeriet: Sagerne vedrørende Handel og Søfart Almindelighed. — Samtlige Former for indenrigsk Handel, Markeder undtagne. — Forhold til Udlandet. — Handelstraktater. — Fremmede Handelssende. — Oplysninger til og fra Udlandet vedrørende Handelsforhold. — Handel med Penge og Værdipapirer. — Bankvæsen. — Kursnotering. — Aktivvæsen. — Autoriserede Revisorer. — Varemærker og Mønstre. — Maal og Vægt. — Justervæsen. — Mæglere. — Maalere og Vejere. — Translatører. — Handelsstandens Organisationer. — Private Foreninger mellem Handlende. — Stadfæstelse paa Vedtægter for saadanne. — Legater og Stiftelser til Fordel for Handelsstanden. — Handelsstandens faglige Uddannelse. — Handelsskoler. — Rejsestipendier. — Bidrag til Foredrag. — Forholdsregler mod illoyal Konkurrence. — Varetagelse af Haandværkets og Industriens kommercielle Interesser i al Almindelighed. — Sønæringsvæsenet. — Forhyringsvæsenet. — Navigationsundervisningsvæsenet. — Tilsyn med Dampjartøjer. — Internationale Søfartsforhold. — Kontrol med Skibes Sødygtighed og øvrige Forhold om Bord i Skibe. — Søfartens Organisationer. — Legater og Stiftelser for Søfarende. — Søforsikring. — Dispachører. — Skibsregistrering.

Fra Landbrugsministeriet: Sager, der angaar Handel med Gødnings- og Foderstoffer.

Fra Justitsministeriet: Sager om Handelsregistre, Firma og Prokura, samt Udgivelse af Samling af Anmeldelser til Handelsregistre. — Den Del af Formueretten, der fortrinsvis vedrører Handelsforretninger, derunder Sager om Veksler og Checks. — Den borgerlige Soret (derunder ikke Strandings- og Bjergningsvæsenet.) — Handelsbøgers Førelse.

Fra Finansministeriet: Registrering af Skibe og særlig Registrering af Fiskefartøjer. — Skibsmaaling.

Fra Marineministeriet: Maskinisteksamen. — Subventioner til Handelsmarinens Øvelses- og Skoleskibe.

Handelsministeriet vil desuden have den Opgave ved Samvirken med de øvrige Ministerier at oplyse for disse og henlede deres Opmærksomhed paa, hvilke Interesser der fra Næringslivets Side kunde ønskes varetagne ved Behandlingen af de under dem sorterende Sager.

Dette bekendtgøres herved til Efterretning for alle vedkommende.

Konsejlspræsidiets, d. 17. December 1908.

N. Neergaard.

Feddersen.

Dpsk. „Skinfaxe“s Grundstødning.

Dampskibsselskabet Skandia skriver til os d. 18. ds.:

Vi læser i Dag i Deres Blad Nr. 83 en Artikel af Hr. Styrmand Blaabjerg vedrørende Grundstødning af vor S/S. »Skinfaxe« ved Korsør, i Anledning af hvilken vi beder Dem venligst optage følgende:

Uden at ville inlade os paa nogen Bladpolemik eller overhovedet drøfte Detaillerne i denne Artikel, skal vi blot bemærke, at naar Hr. Styrmand Blaabjerg nævner, at han ingen Tak har modtaget for den af ham formentlig ydede Tjeneste, saa passer dette saa lidt som noget; thi saavel telefonisk om Søndagen, da Skibet stødte, som den Dag Hr. Styrmand Blaabjerg var paa vort Kontor, takkede vi ham paa det bedste for den Interesse han havde vist vort Rederi; hvad derfor Hr. Styrmand Blaabjerg ellers mener med sin Artikel, forstaar vi ikke.

Dampskibs-Aktieselskabet »Skandia«
Schach Steenberg & Co.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{99/}1908, afsagt d. 9. Decbr. 1908. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn som Repræsentanter for Dampskibet »Thalia« af Triest.

Turisdampere »Thalia« af Triest, der var paa Rejse fra Tromsø til Trondhjem, grundstødte Natten mellem d. 22. og 23. August d. A. paa Græsmyrgrunden midt i Fjorden ved Leiknæs. Skibet løb med sagnet Fart, og Grundstødningen, der skete nogle Timer efter Højvande, foregik meget lempelig. Skibet kom desuagtet til at staa meget højt med Forstævnen; Vejret var godt og Søen rolig.

»Thalia« forsøgte først forgæves at komme af Grunden ved egen Hjælp, og en forbi-passerende Hvalfanger, hvis Assistance paakaldtes, gjorde ligeledes forgæves Børsøg paa at bringe den flot. Kl. 3 Em. kom Svitzers Fjergningsdampskib »Øresund«, der har Station ved Sandtorv i Nordland til Strandingstedet; Kaptajnen vilde imidlertid ikke modtage dens Hjælp uden at have indhentet Instruktion hos Rederiet. Ved »Øresund«s Hjælp besørgedes et Telegram afsendt fra nærmeste Telegrafstation i Gibostad. »Thalia« og Hvalfangeren fortsatte imidlertid deres Bestræbelser for at flotbringe Skibet, men uden Resultat. Om Formiddagen ved 9 Tiden indløb Svar fra Rederiet, der overlod Kaptajnen at handle efter bedste Skøn. Der afsluttedes da en Bjergningskontrakt med »Øresund«s Fører, hvorved det overdroges Entreprisen at bjerge Skib og Ladning og føre dem til Bergen mod en Bjergeløn, der skulde fastsættes af nærværende Ret paa Grundlag af de danske Retsregler.

Ved Middagshøjvande gjorde »Øresund« med Assistance af Hvalfangeren et kraftigt, men forgæves Forsøg paa at slæbe »Thalia« af Grunden. Samtidig arbejdede »Thalia«s Maskine fuld Kraft bak, og der blev om Bord i »Thalia« hevet af al Kraft i et udlagt Varp. Hvalfangeren blev derefter dimitteret, og »Øresund« besluttede ved Hjælp af Skruen at grave »Thalia« løs af Grunden. Kl. 2 Em. paabegyndtes dette Arbejde; »Øresund« lagde sig paa Styrbords Side af »Thalia«, og det lykkedes at danne en c. 30' bred og 12' à 14' dyb Rende langs denne Side af Skibet. Derefter lagde »Øresund« sig mere paa tværs af »Thalia«s Længderetning og mudrede ind under Skibet. Efter hver senere Forfaring arbejdedes fuld Kraft med Skruen, indtil Skruevandet saas at komme frem om Bagbord. Der stoppedes Kl. c. 10 om Aftenen, og efterat en ny Dykkerundersøgelse havde vist, at Gravningsarbejdet var tilstrækkelig fremskredent, lagde »Øresund« sig i Spænd agterude for at slæbe; »Thalia« kom nu Kl. 11 om Aftenen hurtigt af Grunden. Det viste sig, at »Thalia« saa godt som ingen Skade havde taget, og at den kunde fortsætte Rejsen.

Under nærværende Sag paastaar nu Svitzers Bjergningsentreprise Bjergelønnen fastsat efter Rettens Skøn med Renter. Begge Parter paastaar sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Det er *in confesso* mellem Parterne, at Værdien af »Thalia«, Fragten indbefattet, kan ansættes til 20,000 £ eller 360,000 Kr. Naar Hensyn tages til denne Værdi, til »Thalia«s nogenlunde beskyttede Stilling samt det med Kyndighed og Dygtighed udførte Bjergningsarbejde, findes en Bjergeløn af 20,000 Kr. med Renter at kunne være passende, saaledes at herunder er indbefattet de med Bjergelønnens Fastsættelse forbundne Sagsomkostninger.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Kaptajn Bergs Artikel i *Dansk Søfartstidende* for 1. December om Navigationsvæsnets Ordning udbeder jeg mig Plads for følgende:

Som en af dem, der i *Dansk Søfartstidende* har fremsat sin Mening og Opfattelse om denne betydningsfulde Sag og ikke lagt Skjul paa nærmest at staa paa Kommissionsmindretallets Standpunkt, føler jeg mig berettiget til at fremkomme med nogle Bemærkninger til Hr. Bergs tendentiøse Indlæg, og jeg vil da først og fremmest paapege, at dette er i nøje Forbindelse med den Idé, han tidligere har fremsat, om at danne et »Elitekorps« af Navigatører. Herved har han — efter min Mening — bevist sin Mangel paa Evne til at se tilstrækkelig stort paa Navigationsspørgsmaalet, saaledes at der kan blive taget Hensyn til alle deres berettigede Interesser, som Ordningen af Navigationsvæsnet angaar, og ikke kun til en enkelt Part alene.

Man vil sikkert erindre andre af hans Idéer, nemlig Statsnavigationsskoleideen, der kan siges at have haft en saa krank Skæbne, at næppe ti Mennesker i hele Danmark tør anbefale den, og ikke et eneste — Hr. Berg fraregnet — tør paatage sig Ansvar for en saadan Ordning. Endvidere hans Udtalelse om, at der skal mere Intelligens og flere Kundskaber til at føre en stor Dampner end et lille Sejlskib paa 200 Tons.

Denne paradokse Paastand er der taget al ønskelig Afstand fra i Mindretallets Betænkning (Side 3), og jeg skal derfor ikke komme nærmere ind derpaa.

Imidlertid kan jeg være enig med Kaptajnen i, at Rederorganisationerne bør gøre deres Indflydelse gældende, for at Navigationsvæsnets Ordning kan blive saa god og formaalstjenlig som mulig, og Rederne vil ganske sikkert ved nøje at studere Navigationskommissionens Betænkninger være klar over, at naar de Skærpselser bliver foretaget, som Mindretallet foreslaar, saa vil Ordningen af vort Navigationsvæsen mindst være paa Højde med andre Nationers, og at hvad man sigter til her udover vil være af det onde. De vil ogsaa hurtig forslaa, at hvis Fordringerne til Navigatorerne skærpes saa betydeligt, som af Hr. Berg og Meningsfæller foreslaaet, da vil dette være ensbetydende med, at Tilgangen af Navigatører aftager, og hvad dette vil betyde for dem i en Tid, hvor det af og til kniber med at faa Navigatører baade til Sejl- og Dampskibe, vil det være unødvendigt at paapege. Det turde derfor være ret tvivlsomt, om Rederne finder en Ordning af Navigationsvæsnet, der staar i afgjort Modstrid til deres Interesser, for formaalstjenlig, og det er endvidere højest tvivlsomt, om de vil anerkende denne besynderlige Paastand, Hr. Berg fremsætter: »thi af disse Mænd (Førerne) vil det dog til syvende og sidst afhænge, om Skibet sejler heldigt og tjener Penge«.

Det er just ikke smigrende at høre for den dygtige, klogt beregnende Reder, at hans Dispositioner ikke har nogen Indflydelse paa Aarsregnskabet, men at de Procenter, der uddeles, skal man kun takke den dygtige, intelligente og kundskabsrige Skibsfører for.

Det synes, som om Kaptajnen har været nær ved at blive rørt ved at læse »de mange mere eller mindre dybtføjle Ord, der er blevet skrevet mod en Skærpelse af Fordringerne« — forhaabentlig har han dog ikke taget nogen større Skade deraf! Det forekommer nu ikke mig, at der er skrevet saamaange Ord imod en Skærpelse, men kun imod enhver meningsløs og urimelig Skærpelse.

Men han tager grundig Fejl, hvis han mener, at nogen af dem, der har haft den Dristighed at have et andet Synspunkt i denne Sag end han, skulde have den Tanke, »at teoretiske Kundskaber er unødvendig Ballast for Navigatørerne«.

Hr. Berg har ikke Skygge af Ret til at udkaste denne Insinuation; men naar han har gjort det, da leverer han Bevis for — som han senere supplerer med endnu vægtigere — at han fortrinsvis ynder at benytte Ord og Udtalelser, der er godt egnede til at fornærme i en saglig Diskussion, hvor den Slags Talemaader ikke hører hjemme.

Øllebrødsbarmhjertighed og Vaas til Hobe, skriver han.

Naar Kaptajnen her behager at bruge den Slags Udtryk om andres Meninger, da maa det vel være for at give et praktisk Bevis for Nødvendigheden af betydelig Skærpelse i de Eksaminer, der giver Adgang til at føre Nutidens større Skibe, og for at betegne, i hvilken Retning disse Skærpselser helst skal gaa.

C. Minor Rasmussen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende uden Liv, og for de meget enkelte Partier som fremkommer bydes der saa lave Fragter, at Oplægning maa foretrækkes. Udsigter saavel pr. straks som senere er der ikke nogen af. Returfragter Vest fra og mellem udenlandske Havne ligger ligesaa mat, saa at Oplægning i Udlandet ogsaa finder Sted i flere Tilfælde. Der er ganske vist sluttet enkelte anlagelige Fragter i denne Fart, men det er aldeles utilstrækkelig for den lille Del af Sejlsaaften, som endnu er i Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

85 Stdr. D/B., Boards Frederiksstad/Rye Harbour 30/ pr. Marts, 220 Tons Fiskegurauano Lysekil/Dunkerque 12 Frcs., 275 Tons Oljekager Courseulles/Gøteborg 11 Frcs., 220 Tons Kul Bridgeness/Bogense £ 6.10, 180 Tons Kul Charlestown/Skagens Havn £ 7, 340 Tons Kul Dysart/Holmestrand £ 6, 360 Tons Kul Tynen/Mariager £ 6.10, 300 Tons Carbid Civita Vecchia/Oporto og Lissabon 15/.

Med Hønsyn til de mindre Skibe har Markedet som sædvanlig op mod Julen været ualmindelig mat, og kun meget faa Befragtninger har fundet Sted; saaledes sluttedes Stralsund, Danmark, Sydsverig Havre 6½ Mark; Wismar, Holbæk Rug 5¼ Mark, og Rostock noterer ligeledes for Rug 5 Mark.

ab Kjøbenhavn, hvor det ligeledes er meget roligt, er kun at bemærke, at der for Hvede til Randers blev gennemført 24 Øre.

Havarier og Forlis.

Eden, 3/m. Skonuert af Marstal, er paa Rejsen fra Tønsberg til Hjemstedet i Ballast strandet ved Formes. 5 Mand af Besætningen reddedes i Redningsbaad og 1 ved Raketapparat. Skibet, der er bygget i 1884 i Svendborg af Eg og maaler c. 201 Netto Reg-Tons, bliver sandsynligvis Vrag.

Grønen, Dpsk. af Skagen, har været paa Grund paa Skagen Sønderstrand, men kom atter flot med Assistance af Motorbaade. Ubeskadiget.

Arena, Dpsk. af Holmestrand, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Stettin til Methil med en Ladning Props paa Grund ved Middelgrunden. Flot uden Assistance.

Baron Stjernblad, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen fra Riga efter en haard Rejse. En Del af Dækslasten er gaaet tabt.

Heimdals, uorsk Dpsk., der, som meddelt, grundstodte paa Sjællands Odde, er bragt flot af Svitzers »Valkyrie» og ind til Svendborg. En Del af Lasten er løst i Lægtene.

Anne, Skonnert af Nexø, er paa Rejsen til Aalborg med Cement grundstodt ved Hals.

Skandinavia, 3/m. Motorskonert, har været paa Grund ved Arnager, men er bragt flot af Svitzers og ind til Ronne.

Ariol, Dpsk. af Hudiksvall, er d. 22. ds. paa Rejsen fra Blyth til Gøteborg med en Ladning Kul strandet ved Tornby. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ved Firmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er Skonnert »Carl Andersen» af Aarhus, 140 Tons d. w., bygget i Bandholm 1905, solgt til Skiffsforer C. Petersen, Fredericia, for 18,600 Kr. Overtagelsen har fundet Sted.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Skibsbefragtning. Kommission-forretning.
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker 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, ank. Antwerpen 19/12. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna 21/12. — Algarve, Borries, afg. West Hartlepool 17/12. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Bordeaux 21/12. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Libau 19/12. — Antwerpen, Madsen, afg. Barry 15/12. til Tunis. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 21/12. — Arno, Strubberg, ank. hertil 22/12. — Aurora, Fischer, afg. Messina 16/12. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 20/12. hertil. — Beira, Lunge, ank. Riga 18/12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16/12., oplagt. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Livorno 22/12. t. Neapel. — Chr. IX, Holm, ank. Riga 21/12. — Dagmar, Bogvad, ank. Riga 19/12. — Esbjerg, Strufve, ank. Hull 20/12. — Florida, Andersen, afg. Sunderland 25/11. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Konigsberg 19/12. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgius I, Sorensen, ank. Windau 19/12. — Heilig Olav, Holst, ank. hertil 22/12. — Hengest, Munch, afg. La Rochelle 17/12. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 21/12. — Holar, Svan, afg. herfra 21/12. til Stockholm. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 20/12. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 20/12. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. hertil 18/12. til Antwerpen. — Kentucky, Andersen, afg. Boston 19/12. til Moss. — Kiev, Jorgensen, afg. Swansea 20/12. til Genua. — Kursk, Gommesen, ank. Danzig 21/12. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 22/12. hertil. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 15/12. — Louise, Kruse, ank. Libau 19/12. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 20/12. for Boston. — L. P. Holmblad, Svane, oplagt her. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 22/12. — Moskø, Jonsen, ank. Antwerpen 18/12. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Antwerpen 16/12. — Nordjylland, Kragh, ank. London 20/12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 15/12. — Omsk, Harder, afg. herfra 21/12. til Libau. — Oscar II, Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, ank. London 21/12. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 18/12. hertil. — Riberhuus, Bønnelykke, ank. hertil 21/12. — Saga, Wiberg, ank. Riga 19/12. — Saxo, Larsen, ank. hertil 17/12. — Seine, Damp, ank. hertil 21/12. — Skalholt, Larsen, ank. Stockholm 20/12. — Rogaland, Wiese, ank. hertil 20/12. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 3/12. til Baltimore. — Tiber, Berk, ank. Lissabon 21/12. — Tyr, Thuning, ank. hertil 20/12. — United States, Wulff, ank. New York 22/10. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. herfra 21/12. til Riga. — Vadsø, ank. Manchester 21/12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dnkar 10/12. — Michail Ontehoukoff, Harboe, afg. Bristol 29/11. til Savannah. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savona 30/11. til Savannah. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 11/12. til Pensacola. — Helmer Morch, Thorsoe, ank. St. Vincent 9/12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Riga 14/12. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 15/12. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Cardiff 9/12. til Dnkar. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Rotterdam 19/12. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, ank. Korsør 21/12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 10/12.

Heimdals, Anine, Leth, afg. Tynen 16/12. — Helga, Vaa- ben-Hansen, afg. Tynen 17/12. — Martha, Christensen, ank. Kjøbenhavn 21/12. — Elna, Rathje, afg. Oran 12/12. — The- rese, Pedersen, afg. West Hartlepool 16/12. — Simone, Møller, afg. Burutisland 19/12. — Jeanne, Löffler, afg. Arzew 11/12. — Vera, Risu, afg. Bonn 10/12. — Daisy, Lagesen, afg. Tynen 10/12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Emden 15/12. til Lissabon. — Nautik, N. Nielsen, ank. Riga 15/12. — Nord- søen Gram, afg. Altona 18/12. til Königsberg. — Gerda, Iver- sen, ank. Gravelines 17/12. — Ellen, Hansen, ank. Eshjerg 22/12. — Cito, Jepsen, afg. Swansea 18/12. til Neufahrwasser. — Na- poli, Brinch, ank. Grangemouth 22/12. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 20/12. for Belfast. — Dagmar, Mathiasen, afg. Asbacka 17/12. til Cherbourg. — Norma, Schiff, ank. St. Davids 18/12. —

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 Bøjevidde 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.

2980. Sunket Vrag. Hveen NV. Sundet. En Bark er sunket 1½ Sm NV. for Vægeren NV. for Ilveen. Vraget afmærkes snarest muligt med et Vragfyrskeib.

2981. Baaker opført. Sømærker udlagt. Næskov Fjord. Langeland. Store-Bælt. I Næskov-Fjord er følgende Baaker opført:

Paa Vejle to Baaker. Bagbaaken staar c. 1 Kbl SV. t. S. fra Gaarden paa Øen, paa 54° 51fl. N. Br. 11° 3' Ø. Lgd. Forbaaken staar c. ¼ Kbl S. 35° V. fra Bagbaaken.

Paa Rommersholm, en Baake paa Øens NØ-Pynt, c. 8 Kbl N. 64° Ø. fra Ende-høj Triangulations Station.

Fire Sømærker, bestaaende af sammenbøjet Tommer med Slæge og Ballon, 3 m over Vandet, er udlagt saaledes:

SV. for Skallethoved, paa Løbets V-Side, c. 7 Kbl N. 75° Ø. fra Dueholm Baake.

Ved Drejet V. for Kuddeholm, paa Løbets N-Side, c. 9 Kbl Ø. fra Dueholm Baake.

Ved Sipperenden, NØ. for Barnelholm, paa Løbets S-Side, c. 6 Kbl S. 58° V. fra Rosnæs Bagbaake.

Ved Drejet mellem Barnelholm og Trelholm, paa Løbets S-Side, c. 3 Kbl S. 53° V. fra Rosnæs Bagbaake.

Sømærkerne, der er bestemt til Brug for Baade, ligger ude, undtagen naar de paa Grund af Is er inddraget. (Kort Nr. 125, 157 og 162. Danske Løds, Side 345 og 346. Søm-Fort., Side 20 og 21).

2982. Klokketønder inddraget. Kattøgat. Klokketønderne »Oldense Fjord« og »Falske Bolsax« er ombyttet med Vintersømærkerne.

2983. Fyrs Beliggenhed. Siglunes. Island N.-Kyst. Siglunes Fyr ligger paa Siglunes, paa 66° 11' N. Br. 18° 47' V. Lgd. (Kort Nr. 55, 114, 204 og 212. Islandske Løds, Side 88). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1521. Kjøbenhavn 1908).

*) Reduktionstabell for Omsæining 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 vedhegges.

Elbow Fyr, er tendt paa Undervandsdybet ved Indløbet til River Neath, 4, Kbl N. 61° Ø. fra Fyret paa Digets Yderende. 51° 37' N. Br. 3° 50' V. Lgd.

3010. Lystønde udlagt. Passage. Cork Harbour. Irland S.-Kyst. En rød, spids Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 15 m Vand udlagt som Midtfarvandsønde ud for Passage, c. 2 Kbl S. 59° V. fra Carrigaloe Jernbane-Station, og i S. 54° Ø. fra Victoria Dok N.-lige Indløb. 51° 52' N. Br. 8° 19' V. Lgd. Den sorte, spidse Midtfarvandsønde, der ligger c. 3 Kbl N. for dette Sted, er inddraget.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

3011. Fyr forandres. Kap Spartel. Marokko. Mellem den 15de April og 15de Juni 1909 skal Kap Spartel hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 2 Sek. 35° 47' N. Br. 5° 56' V. Lgd.

3012. Fyr forandret. Rich Point. Ingornachois Bay. Newfoundland V.-Kyst. Rich Point Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sek. viser To-Lyn, Lyn ¼ Sek., Mørke ¼ Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke ¾ Sek. Flammens Højde: 30 m. Synsviddens: 15 Sm. Linseapparat af 3die Orden. 19, m høj Fyrtaarn med rød, cylindrisk Lanterne. 50° 41' N. Br. 57° 24' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1946. Kjøbenhavn 1908).

3013. Tønde til Kapsjælds inddraget. Boston Bay. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Race Buoy i Boston Bay er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1640. Kjøbenhavn 1908).

3014. Vrag borttaget. Boston Harbor. Massachusetts. Vraget af Damperen »Birmingham«, der læs sunket paa SV-Siden af Main Ship Channel, tæt ved Castle Island, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

3015. Forandring i Afmærkning. Pollock Rip Sine. Nantucket Sound. Massachusetts. Pollock Rip Sine Lystønde Nr. 2 C. er flyttet til Pollock Rip Sine Tønde Nr. 2's Plads, og denne Spidstønde er flyttet til Lystøndens Plads.

3016. Vrag afmærket. Main Ship Channel. New York Lower Bay. Damperen »Finance« er sunket i Main Ship Channel. En rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i 11 m Vand udlagt tæt S. 13½° V. fra Vragets Agterende, tæt N. for Ledelinien, fra Navesink Fyr i N. 6¼° V., fra Sandy Hook Fyr i N. 8° Ø. og fra Old Orchard Shoal Fyr i S. 69½° Ø. Røde Lanterne vises fra For- og Storrejsningsgen, som tillige med Dækhusene er over Vandet.

3017. Fyr tendt. South End. Harbor of Refuge. Delaware Bay. Det hvide Blinkfyr paa S.-Enden af Harbor of Refuge Bølgebrøder er nu tendt. Det staar 1½ Sm N. 19¼° Ø. fra Delaware Bølgebrøder forreste Ledefyr og ¾ Sm N. 68½° Ø. fra Delaware Bølgebrøder bageste Ledefyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2681. Kjøbenhavn 1908).

3018. Forandring af Fyr. Liston Ledefyr. Delaware Bay. Den 28de December 1908 flyttes Liston forreste, hvide, faste Ledefyr 24 m N. 42° V. hen i Ledelinien og vises fra en hvid, toetages Fyrbygning med brunt Tag. Samtidig forandres Fyret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser, hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 15, m. Synsviddens: 12½ Sm. 39° 28' 58" N. Br. 75° 35' 31" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3019. Fyrs Lysvinkel. Cap Bonat. Frankrig. Cap Bonat røde Blinkfyr ligger fra N. 84° V. gennem V., S. og Ø. til N. 26½° Ø. 43° 5' 18" N. Br. 6° 21' 50" Ø. Lgd.

3020. Oplysning. Viareggio. Italien V.-Kyst. Ved Viareggio er N.-Molen nu 2 Kbl lang fra Fyret. Det røde, faste Fyr staar nu 12 m fra det ny Molehoved. S.-Molen er forlængt lidt, det grønne Fyr staar 13 m inden for Molehovedet.

3021. Fyrskeib sunket. Porto di Salerno. Italien. Fyrskeibet SØ. for den gamle Mole Manfredi, til højre ved Indløbet i Salerno Havn er sunket.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 2984.** **Afmærkning, Burgsvik, Gotland.** Ronden til Burgsvik Bro er afmærket paa Ø-Siden med to Stager med Kost, paa V-Siden med to Stager. 57° 2' N. Br. 18° 15' 3" Ø. Lgd.
- 2986.** **Fyrskibet »Kopparstenarne» inddraget.** Sverrig. Ildge Telegram fra Lodskaftajenu i Stockholm, er Fyrskibet »Kopparstenarne» inddraget.
- 2986.** **Fyrskibet »Fingrunadete» inddraget.** **Bottiske Bugt.** Den 11te December 1908 er Fyrskibet »Fingrunadete» inddraget.
- 2987.** **Fyrskibet »Relandersgrund» inddraget.** **Bottiske Bugt, Finland.** Fyrskibet »Relandersgrund» uden for Rauno er inddraget.
- 2988.** **Baaker opfort, Låko Lodsplads, Åbo Distrikt.** Paa Tevalhote Holms Ø-Side er rejst en 10 m høj Mast med firkantet Tavle. 60° 51' 12" N. Br. 21° 9' 37" Ø. Lgd. Paa Pitkakarri Holms S-Side er rejst en 11,5 m høj Mast med firkantet Tavle. 60° 50' 39" N. Br. 21° 10' 15" Ø. Lgd. Holdt overet i N. 28° V. og S. 28° Ø. Jelder de klar i Farvandet V. om Låko Banke, mellem Vegeren ved Abersgrund og Soen.
- 2989.** **Fyr forandret, Flisø, Åland.** Flisø lave Fyr er nu et hvidt Blinkfyr, der viser Blink 2 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 9,5 m. Lysvinklene er normeret. 60° 0' N. Br. 20° 19' 3" Ø. Lgd. Flisø høje Fyr er nu et hvidt Lynfyr. Lyn 0,5 Sek., Mørke 0,5. Flammens Højde: 19,5 m. Det lyser fra S. 68° V. gennem V. til N. 29° V. 60° 0' N. Br. 20° 19' 3" Ø. Lgd.
- 2990.** **Fyr forandret, Flöjåan, Ålands Øer.** Flöjåan hvide Blinkfyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Lyn 0,5 Sek., Mørke 4 Sek., Flammens Højde: 11,5 m. Synsviddens: 12 Sm. (Kort Nr. 205).
- 2991.** **Grund afmærket, Porskrållan, Hangö Ø, Finske Bugt.** Ved Porskrållan, som strækker sig 70 m N. 52° Ø. ud fra Øen Porskar Nø-Hjørne, er i 11 m Vand udsat en hvid Stage med Kost. 59° 49' N. Br. 23° 9' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).
- 2992.** **Grunde og Afmærkning, Finske Bugt, Rusland.** Paa Grunden Krantzova, uden for Heisingfors, er der kun 1,5 m Vand. 60° 2' N. Br. 24° 58' Ø. Lgd.
- Ved 0,5 m Stedet N.V. for Kap Strup er Kløkkelønden ombyttet med en sort og hvid Stage med nedadvendt kost, hvor under en Ballon.
- 0,5 m Grunden NØ. for Kap Spithamn ligger paa 59° 15' 6" N. Br. 23° 35' 12" Ø. Lgd. En sort og hvid Stage med nedadvendt Kost, hvor under en Ballon ligger N. for Grunden.
- Ny Grund, NØ. for Odensholm, ligger c. 8 Kbl Ø-ligere end angivet i Kortet; Afmærkningen ved Grunden er forandret. (Kort Nr. 155 og 203).
- 2993.** **Afmærkning forandret, Aarssund, Lille-Belt, Tyskland.** Afmærkningen ved Aarssund er nu forandret. (Kort Nr. 117, 156, 160, 165 og 223). (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2250). Kjøbenhavn 1908).
- 2994.** **Fyrskib inddraget, »Elb und Boock», Stettiner Haff.** Det danske Konsul i Stettin meddelede: Fyrskibet »Elb und Boock» er inddraget.
- 2995.** **Fyrskibet »Sartischeff» atter udlagt, Rusland.** Ifølge Meddelelse fra det russiske General-Konsulat i København er Fyrskibet »Sartischeff» atter udlagt.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 2986.** **Vrag i Nordsøen.** Den 14de December 8 Sm N. for Fyrskibet »Maas», som ligger paa 52° 1' N. Br. 3° 53' Ø. Lgd. Drivende Vrag af en Skonnert.
- Den 12de December, 3 Sm N. for Fyrskibet »Sandettic». Vraget af et grænset Skib, liggende fast for ankrene.
- 2997.** **Tønder inddraget for Vintoren, Loreley Bank, Helgoland, Tyskland.**

- Den hvide Bøkkelønde S. for Loreley Bank og den liggende hvide Mørkelønde er inddraget for Vintoren.
- 2998.** **Vrag afmærket, Helgoland N.** En Tjalk er sunket i 21 m Vand N. for Helgoland mellem Nuthurn og Sollebrunn Tønder. Masten er kun lidt under Vandet. En Vraglønne er udlagt ved Vraget. 54° 13' 24" N. Br. 7° 50' 8" V. Lgd.
- 2989.** **Vrag borttaget, Mianstedden, Elben.** Vraget af den i Elben, nedentfor Mianstedden, sunkne Event »Emilie» er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2767). Kjøbenhavn 1908).
- 3000.** **Fyr slukket, Bro borttages, Brinkamhof, Weser.** Landingsbroen ved det tidligere Fort Brinkamhof i borttages. Fyret paa Broens Yderende er slukket. 53° 34' 30" N. Br. 8° 32' 38" V. Lgd.
- 3001.** **Tønder inddraget, Bremen—Hunte, Weser.** Tønderne ved Høfderne mellem Bremen og Hunte er inddraget.
- 3002.** **Farvand lukket, Norderey.** Farvandet Schuchter er lukket. Afmærkningen inddraget og Ledelyronde slukket. Indsejlingen til Norderey er farlig, da Løbene ikke kan afmærkes.
- 3003.** **Vragstykke uskadeligg, Marsdiep, Zeegat van Texel, Holland.** Vragstykket, der ligger i Marsdiep, er uskadeligg, da der er 18 m Vand over det. 52° 59' 4" N. Br. 4° 46' 27" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2584). Kjøbenhavn 1908).
- 3004.** **Tønde ombyttet til Forsøg med Lystønde, Middeldrug, Keizerstank, Zeegat van Texel.** Om kort Tid ombyttes til Forsøg den røde Spidsstønde med 2 Balloner ved Middeldrug med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 52° 56' 56" N. Br. 4° 33' 4" Ø. Lgd.
- 3005.** **Vrag, Zandvoort V., Nordsøen.** Et Vrag med en Mast 3 a 4 m over Vandet ligger sunket V. for Zandvoort. 52° 23' N. Br. 4° 6' Ø. Lgd.
- 3006.** **Tønder ombyttet med Lystønder, Walsorden, Wester Scheide.** I Wester Scheide er følgende Tønder ombyttet med Lystønder af samme Farve, saaledes:
- Den rød og sort stribebe Kuglølønde Nr. 10 med Kogle i Pus van Torrenzen med en rød og sort vandret stribe Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelses hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 22' 5" N. Br. 3° 44' 40" Ø. Lgd.
- Den røde Kuglølønde Nr. 23 med Ballon i Zanderegat med en Lystønde, der viser samme røde Lys. 51° 23' 51" N. Br. 4° 0' 9" Ø. Lgd.
- Den røde Spidsstønde Nr. 28 i Zanderegat med en Lystønde, der viser samme røde Lys. 51° 22' 44" N. Br. 4° 2' 38" Ø. Lgd.
- Stumpølønde Nr. 32 i Zanderegat med en sort Lystønde, der viser samme hvide Lys. 51° 22' 52" N. Br. 4° 2' 48" Ø. Lgd.
- Stumpølønde Nr. 36 med en alfortet Kogle i Zanderegat med en sort Lystønde, der viser samme hvide Lys. 51° 22' 32" N. Br. 4° 5' 2" Ø. Lgd.
- Omfront den 22de December 1908 tændes paa Banken med Ballon paa den gamle Haffle ved Walsorden et hvidt Fyr med Formørkelses Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Synsviddens: 6 Sm. 51° 23' 40" N. Br. 4° 2' 6" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

- 3007.** **Vrag, Havre, Frankrig.** Damperen »Corriente» er sunket paa Havre Red. c. 1 Sm N. for Fløjtelønden »Ouest des approches de l'Écluse», 49° 31' 0" N. Br. 0° 1' 5" V. Lgd.
- 3008.** **Underavands Kløkkelønde inddraget, Spithaend, England.** Underavands Kløkkelønden, som til Forsøg var udlagt midt imellem Dean Elbow og Dean Taff Tønder, 3,5 Sm N. 70° Ø. fra St. Helens Fort, er inddraget. 50° 43' N. Br. 0° 59' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1218). Kjøbenhavn 1908).
- 3009.** **Fyr tændt, Rhyer Neath Indløb, Swansea Bay.** Et hvidt, fast Fyr.

3022. Fyr efter tændt. Kyparissia. Grækenland. Kyparissia røde, faste Fyr er efter tændt, 108 m fra Molens Hoved og 230 m fra dens Inderende. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 7 Sm. Fyrpæl med et lille Fyrhus. 37° 15' N. Br. 21° 40' Ø. Lgd.

3023. Grunde. Tuzla (South) Red. Kertch Stæde. Rusland. Paa Tuzla (South) Red har følgende Grunde dannet sig. En 7 m Grund 12 Kbl N. 72° V. fra Kertch Fort Flagsstang. En 6,1 m Grund 15½ Kbl N. 77°, V. fra samme Punkt. En 5,3 m Grund 15½ Kbl N. 72° V. fra samme Punkt, der ligger paa 45° 18', N. Br. 36° 28' Ø. Lgd. Da der dannes sig Grunde paa Reden, skal den største Forsigtighed anvendes, naar Ankerplads søges paa den.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

3024. Tænding af Fyr udsat. Cotta (Kadalur) Point. Forindien V.-Kyst. Det hvide Blinkfyrt paa Cotta (Kadalur) Point, som skulde have været tændt den 1ste April 1908, tændes først senere. 11° 28' N. Br. 75° 37' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2919. Kjøbenhavn 1908).

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

3025. Brænding. Noord Pageh NV. Sumatra V.-Kyst. Brænding er set ved Noord Pageh NV-Kyst. 2° 34', S. Br. 99° 53' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.	
Korts eller Bogs Nr.	
N 1556	Forenede Stater i Nord-Amerika: (4th edit.). South America. — Chile: San Andres Bay, Vallear Road, Chonos Archipelago.
† 1556	(3d edit.).
N 1640	(6th edit.). West Indies. — The Grenadines, Carriacou to Bequia, with plan of Tobago Cays Anchorages.
† 1640	(5th edit.).
N 1625	(3d edit.). South America. — Argentina, Gulf of St. George: Gill Bay, Egg Harbor, and Cayetano Bay and Approches.
† 1525	(2d edit.). West Indies. — Haiti or St. Domingo: Gonaives Bay.
† 922	(7th edit.). West Indies. — Ports in the Antilles: Crocus Bay, Anquilla Island: St. Martin Island, Grand Bay, Marigot Bay, Oyster Pond, Gustaf Harbor, St. Bartholomew Island.
371 a	(11th edit.).
N 1004	(16th edit.). West Indies. — Antigua Island.
† 1004	(15th edit.).
N 102	(Sejlanvæsing.). North Atlantic Islands and Africa from Cape Spartel to Cape Palmas. Fourth edition. 1908.
N 336	Holland: Vaarwaters en ankerplaats nabij de Westkust van Borneo. Blad III. Plan 1. Boereng-eilanden. 1:100,000, met plan: Ankerplaats be O. Tomadjoe, 1:100,000; plan 2. Mond der Kleine Kapoerstriver en vaarwater naar Pontianak. 1:50,000; plan 3. Mond der Padang Tikar-rivier. 1:100,000, met plan: Drempeel der Kleine Koehoe-rivier. 1:25,000; Plan 4. Reede Sockadana. 1:100,000; plan 5. Reede Kendenwangan. 1:100,000. Pris: f 1.20.

Hebe, Gregersen, afg. Alcoa 17./12. til Königsberg. — Inger, Larsen, afg. Hamburg 19./12. til Havre. — Johanne, Mikkelsen, ank. Windan 19./12. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Cartagena 21./12. — Laura, Pedersen, ank. Emden 19./12.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Neufahrwasser 19./12. til London. — Ingrid, Winther, afg. Santander 20./12. til Kratzwiech.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Sfax 19./12. — London, Bom, afg. Stettin 12./12. til Greenock. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 18./12. — Bryssel, Kaas, ank. Bordeaux 10./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Catania 14./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Dublin 16./12. — Roma, v. Thun, afg. Tyne 12./12. til Bordeaux.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Dunkerque 21./12. — Russia, Poulsen, ank. Neufahrwasser 14./12. — Carl Hecksher, Starck, ank. Riga 17./12. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 9./12. — Normannia, Erichsen, afg. Norfolk 18./12. — Fuxiua, Larsen, afg. Rotterdam 5./12. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 16./12. — Livonia, Lindberg, afg. Genua 16./12.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Nakskov 18./12. — Patria, Nielsen, afg. Genua 19./12. — Gratia, Sorensen, ank. Alexandria 14./12. — Astoria, Neergaard, afg. Agua Amorgo 3./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Petersen, afg. Hamburg 15./12. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Hamburg 14./12. — Sarmatia, Pedersen, afg. Livorno 10./12. — Kotonia, Rasmussen, ank. Novorossisk 19./12.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Memel 17./12. — Granaria, Jørgensen, afg. Oran 13./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Riga 19./12. — Estonia, Winckler, afg. Livorno 17./12.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Königsberg 17./12. — Selandia, Troensegaard, ank. Slesvig 21./12. — Secalia, Jensen, ank. Filadelfia 19./12. — Frumentia, Andersen, afg. Filadelfia 13./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Newport Mon 25./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 17./12.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, ank. Leith 21./12. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Newport 19./12. til Bougie. — Fredensborg, Fischer, ank. Burutisland 19./12. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Neapel 16./12. — Kronborg, Jensen, ank. Neapel 16./12. — Stegelborg, Lund, ank. La Pallice 17./12. — Søborg, Hansen, afg. Newcastle 21./12. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 21./12. til Riga.

Dampskibsselskabet af 1806. Guldberg, Ørbeck, afg. Riga 15./12. til Dunkerque. — Klampenborg, Winther, ank. Stettin 16./12. — Marselisborg, Larsen, afg. Cardiff 18./12. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, afg. Hull 19./12. til Riga. — Skodsborg, Agerlin, ank. Swansea 19./12. — Tuborg, Smith, afg. Genua 19./12. til Sfax. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Ghent 18./12.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Livorno 19./12. til Sfax. — Jørgersborg, Larsen, afg. Libau 22./12. til Riga. — Taarnborg, Matzen, ank. Riga 15./12.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Horsens 22./12.

Svendborg. Peter Mærsk, Bergeson, ank. Danzig 18./12.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofod, ank. Malme 21./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Hull 19./12. — Helene, Sorensen, ank. Kiel 16./12. — Sjølland, Sonnichsen, ank. Aarhus 21./12. — Agnete, Petersen, afg. Hull 18./12. — Hermia, Hansen, ank. Aalborg 20./12. — Alice, Schultz, afg. Riga 17./12.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ligger i Bona. — Chr. Christensen, Rasmussen, ligger i Oporto. — Alfr. Hage, Ellekilde, ligger i Bordeaux.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Malme 18./12. — Edison, Sorensen, ank. Adra 9./12. — Fulton, Jørgensen, afg. Livorno 15./12. til Savona. — Newton, Andersen, afg. Grao 14./12.

til Antwerpen. — Washington, Nielsen, afg. Fredericia 19./12. til Bores.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, afg. Sfax 16./12. til Dublin. — Ove Gjedde, Jans, afg. Kjøbenhavn 21./12. til Terneuzen.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Riga 16./12. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 21./12.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Hans, Steffensen, ank. Antwerpen 2./12. — Carla, Holst, ank. Rotterdam 14./12.

Rønne. Weset, ank. Karlskrona 14./12. — Coureer, ank. Malmø 18./12. — Laurentine Emilie, ank. Kjøbenhavn 18./12.

Svendborg. Fanny, Jensen, ank. Flensborg 17./12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Burgstaaken 17./12. — Heimdal, Rasmussen, ank. Leith 15./12. — Emilie, Rasmussen, ank. Drammen 17./12. — Primula, Carlsen, ank. Charlestown 17./12. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. Wemyss 17./12. — Hertha, Norregaard, ank. Leith 18./12. — Jason, Hansen, ank. Fowey 18./12. — Cornwall, Petersen, ank. Tonsberg 17./12. — Ludvig, Jørgensen, ank. Heiligenhafen 18./12. — Ellen, Andersen, ank. Calais 18./12. — Delos, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 18./12. — Niels, Nielsen, ank. Fecamp 19./12. — Mercur, Lund, ank. Leith Red 19./12. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Shorham 21./12. — Embla, Mikkelsen, ank. Great Yarmouth 21./12. — Martin Nissen, Petersen, ank. Courseulles 18./12. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Holbæk 22./12. — Minerva, Fuglsang, ank. Weymouth 22./12. — Iris, Hansen, ank. Eu 22./12. — Kamma, Fisker, ank. Malmø 22./12. — Saga, Clausen, ank. Höganäs 22./12. — Zenitha, Jensen, pusseret Dungeness 21./12. — Olga, Rasmussen, ank. Lissabon 21./12.

Era. Bonavista ank. Alicante (Spanien) 16./12. — Dana, Petersen, ank. Hamburg 16./12. — Hans, Knudsen, ank. Rio Grande do Sul 15./12. — Arietis, Andersen, ank. Rodvig 17./12. — Marie, Rasmussen, ank. Libau 17./12. — Skirner, Rasmussen, ank. Göteborg 17./12. — Mathilde, Hansen, ank. South Alton 18./12. — Adele, Kock, ank. Ekernforde 18./12. — Argo, Christensen, ank. Drammen 15./12. — Frederik & Anne, Ohlsen, ank. Langesund 19./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 24. December 1908. — Henlæggelse af Sager til Ministeriet for Handel og Søfart. — Dampskibet »Skinfaxe« Grundstødning. — Sø- og Handelsretsdomme. — Navigationsvæsnets Ordning. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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 Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hasna“ Lossehjul.

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

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.

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 Paralelllinealer

Marinekikkerter.

Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

at

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbm. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Det private Skoleskib „Georg Stage“

der uddanner unge Mennesker for Koffardimarinen, udsendes paa Togt fra April til September.

Selvskreven Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, Adr.: Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest — tillige indeholdende Udtalelse om Synstyrke og Farvesans — samt andre Oplysninger om Eleven maa medfølge.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit, dog fordres den ensartede Paaklædning betalt med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil blive sendt 1ste Marts. Antages Ansøgeren, vil der blive tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning, hvori mødes om Bord.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paaklædningen.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Fortang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

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 2667.

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.

De Herrer Kaptajner

provanterer 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.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansen“

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2826a

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs- inventar. Ankrø. Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen.

Fabrik for selvsmørende Lossehjul. Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibs- fornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser. Bunkerkul m. m.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henhørende Reel og billig Betjening garanteres.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

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.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Aalborg

A. Brøndum & Søn

Akvavitter.

Fabriks



Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s

STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.:

KJØBENHAVN.

Berglarsen.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trætte Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinasbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel 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.

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 Consolenoë, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

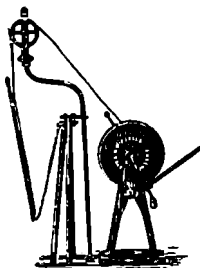
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinasbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenure

Telefon-Nr.
42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes

Forlang Prøieliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 85. Kjøbenhavn, Torsdag den 31. December 1908. 15. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amianto.



LAGERBYGNINGEN I FRIMAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Remington er Verdens mest benyttede Skrivemaskine

fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Adr.: St. Annæ Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
-------------------------------	---	---	---

CONSTANTIN BÉNAUD
Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Rusland.
Telegr.-Adr.: „Benuge“. P. O. Box 249.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annæplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Lærsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdøles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trælles Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff, — „CHANNEL, Barry, — „CHANNEL, Newport, — „CHANNEL, Sharpness.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Berg & Larsen
 forhen Martin Niisou
 Skibsproviantering
 Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co.
 Skibsproviantering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.
 Hertil Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen”.
 Telefon 7262.

Palle Sørensen's Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager — **Sølvtorvet 4.** Telefon Øbro 1516 y
 Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuhre

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt”. **Hans Smith.** Etableret 1850. Telegramadr.: „Smith, Cronstadt”.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapakser og Skrueakser leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND” og „NEWS, SUNDERLAND”.

De danske Vin- og Conserverfabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
 Kgl. Hofleverandør
 Alle Slags Conserver og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83
 — Telefoner: —
 Central 6890
 Bydepot 6252
Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød
 Frugtvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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, Carlhellermann, Kjøbenhavn.

Fabriks  Mærke.
F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jern-, Staal- og Træskibsbunde.
 Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
 Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
KJØBENHAVN.

OLSKIND
kemisk præpareret Olietøj
 klæbefrit, blødt, holdbart.
 Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.
 Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshandlere
Gand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Salvage” Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danakelloyd”.
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

V. Larsen. Fedevarerforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Projekteret Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.

Ministeren for offentlige Arbejder har d. 17. ds. i Folketinget fremsat nedenstaaende Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster:

§ 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 ialt 9.580.000 Kr., heraf i Finnsaaret 1909—10 500.000 Kr. I Anlægsudgifterne er ikke indbefattet Udgifterne til Erhvervelsen af de til Anlæggets Gennemførelse nødvendige Arealer, hvilke Udgifter ligelødes bliver at udrede af Statskassen.

§ 2.

Reglerne i Forordning af 5. Marts 1845 kommer 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 hvilede Afgifter og Byrder. Ligeledes er de paa Grundene opførte, til Anlægget henhørende Bygninger indtil videre fritaget 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.

Spørgsmaalet om Anlægget af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster har med Forelæggelsen af dette Regeringsforslag antaget fast afgrænset Form, og idet Sagen paa det nøjeste berører Skibsfartens — navnlig Sejlskibsfartens — Interesser, skal vi nedenfor gengive de Punkter af de til Lovforslaget hørende Bemærkninger, som i denne Forbindelse vil være af særlig Betydning:

Man er med det nuværende Færgemateriel ved Overfarten mellem Masnedø og Orehoved nu naaet til Maksimum af Rutens Ydeevne og er saaledes ude af Stand til at bestride den Trafikstigning, der sikkert fremdeles maa paaregnes.

Til Nødvendigheden for af trafikale Hensyn at skride til en Omordning af Forholdene kommer yderligere Hensynet til det ønskelige i at forbedre Ruten saa meget som overhovedet muligt, for at den derigennem kan blive sat i Stand til at bevare sin Betydning som Hovedrute i den internationale Trafik til Norden og optage den meget alvorlige Konkurrence, som vil blive paaført Ruten ved den svensk-tyske Dampfærgesforbindelse Sassnitz—Trelleborg, der allerede træder i Virksomhed i 1909.

Under disse Omstændigheder staar man overfor enten at anskaffe flere Færger og udvide Færgchavneanlægene eller at tilvejebringe Skinneforbindelse mellem Masnedø og Falster ved et Tunnelanlæg eller ved Anlæg af en fast Jernbanebro.

At forbedre Ruten ved et Tunnelanlæg mellem Masnedø og Falster kan ikke anbefales, da det efter foretagne Undersøgelser har vist sig, at et saadant Anlæg vil koste uforholdsmæssig meget at udføre. Anlægget af en enkeltsporet Tunnel, som man under Hensyn til Trafikens Størrelse foreløbig kunde nøjes med, vil næppe paa betryggende Maade kunne udføres for en ringere Sum end 25 à 27 Millioner Kr., og da det af Hensyn til Vanskeligheden ved at udføre indtræffende Reparationer af den enkeltsporede Tunnel uden at standse Trafikken under Reparationsarbejdet formentlig vil være nødvendigt straks at skride til Anlægget af 2 enkeltsporede Tunneler, vil der hertil medgaa c. 50 Millioner Kr. Af Hensyn til dette Beløbs Størrelse har man ment at burde se bort fra Tunnelanlægget.

En Forøgelse af Færgerutens Ydeevne kan ikke opnaas blot ved at forøge Færgeturenes Antal; at lade samme Færge udføre flere Ture til Overførelse af Dele af samme Tog vil nemlig uundgaeligt forsinke Toget, og af Hensyn til de nødvendige Tilslutninger kan der ikke tilvejebringes længere Tid til Fremførelse af de gennemgaaende Tog end allerede forudsat efter den nuværende Togplan. Forøgelsen kan kun opnaas ved Anskaffelse af ny Færger af samme Type som de nu benyttede og Udvidelser af de tilstedeværende Færgchavneanlæg, idet Anskaffelse af større Færger, der tillader Overførelse af flere Jernbanevogne ad Gangen end de nuværende, vilde medføre aldeles uforholdsmæssige Bekostninger saavel til Færgernes Anskaffelse som til fuldstændig Ombygning af de nuværende Færgchavne. Ved Anskaffelse af ny Færger af den nu anvendte Type opnaede man endda kun — med stærkt forøgede Driftsudgifter — at faa Overfartsforhold med begrænset Ydeevne, tilstrækkeligt for maaske kun faa Aar, hvorefter Spørgsmaalet om Rutens Forbedring paa ny maatte tages frem til Løsning.

Medens saaledes Færgesfartens Opretholdelse trods store Bekostninger kun vil give en utilfredsstillende Løsning, frembyder Anlægget af en fast Bro mellem Masnedø og Falster den eneste rationelle og forsvarlige Ordning under Hensyn til den Stigning i Trafikken, der som anført, sikkert fremdeles maa paaregnes

En saadan fast Bro vil være af den største Betydning saavel for den gennemgaaende Trafik via Gjedser—Warnemünde som for den Trafik, der foregaaer mellem Lolland-Falster paa den ene Side og de andre Landsdele paa den anden Side.

Ved Broanlægget vil man undgaa, hvad der ved Bevarelsen af de nuværende Overfartsforhold vil blive nødvendigt, nemlig i Løbet af nogle faa Aar at anlægge et 3dje Færgeleje baade ved Masnedø og Orehoved samt snarest at anskaffe en 4de Færge, hvilket ialt vil medføre en Udgift af 1,060,000 Kr.

Endvidere vil man derved frigøre Materiel etc. til et samlet Beløb af 1,500,000 Kr.

Da det frigjorte Materiel vil kunne finde Anvendelse ved andre Færge-Overfarter og derved spare Udgifter til Anskaffelse af Materiel, som ellers i en nær Fremtid vilde blive nødvendigt, vil den Sum, der efter Anlægget af Broen i Virkeligheden vil være at forrente, blive reduceret med fornævnte Beløb af 1,060,000 Kr. og 1,500,000 Kr., tilsammen 2,560,000 Kr.

Udgiften ved Broanlægget er anslaaet til 9,580,000 Kr.; naar der i dette Beløb fradrages ovennævnte 2,560,000 Kr. fremkommer til Rest 7,020,000 Kr., til hvilket Beløbs Forrentning man allerede nu vil have Forskellen mellem Udgiften ved den nuværende Færgedrift... 360,000 Kr. og Udgiften ved Broforbindelsens Vedligeholdelse og Drift..... 75,000 —

eller: 285,000 Kr.,

hvilket repræsenterer en Rente af c. 4 pCt. aarlig. Naar man endvidere tager Hensyn til, at Udgifterne til Færgedriften — ved den ellers uundgaaelige Udvidelse af Færgelejerne og Anskaffelse af en ny Færge — i Løbet af nogle faa Aar vil forøges med 55,000 Kr., kan man ved Anlægget af Broforbindelsen forvente allerede, naar denne tages i Brug, at opnaa en aarlig Besparelse af ialt 340,000 Kr., repræsenterende en Rente af henved 5 pCt. aarlig.

Det fremhæves endvidere, at Farvandet Masnedø—Falster er meget udsat for at lægge til i Isvintre. I Løbet af Tiaaret 1887—88 til 1896—97 har den regelmæssige Drift i 4 Vintre været stærkt hindret af Is til-

sammen i 148 Dage, hvoraf Farten enten helt har været standset eller kun har kunnet foregaa med Isbaad i 56 Dage; de øvrige 92 Dage har man kun delvis og vanskeligt kunnet komme igennem med Skib og Skruefærge. I Tiaaret 1897--98 til 1906--07 og i Vinteren 1907--08 har Vintrene været mildere, men der har dog — navnlig i Vinteren 1906--07 — været store Vanskeligheder forbundet med Gennemførelsen af Togene paa Grund af Drivis, der har hindret den regelmæssige Drift og Overførelse samt medført langvarige Forsinkelser. Disse for Trafiken højt generende Forhold vilde undgaaes ved en fast Jernbanebro.

I Betragtning af de anførte Fordele ved en fast Broforbindelse er der udarbejdet Projekt med tilhørende Overslag til en fast Bro mellem Masnedø og Falster; med Hensyn til dette Projekt anføres følgende:

Farvandet mellem Masnedø og Orehoved paa Falster deles af Øen Kalven og Grunden Vedby Hage i 3 Løb, nemlig Kalvstrømmen mellem Masnedø og Kalven, Storstrømmen mellem Kalven og Vedby Hage samt Orehovedløbet mellem Vedby Hage og Falster; af disse er Storstrømmen det bredeste og dybeste. Disse Løb, der i Forening med Masnedø sund danner Forbindelsen mellem Østersøen paa den ene og Store Bælt paa den anden Side, er i det væsentlige underkastet de samme Vandbevægelser, som karakteriserer vore øvrige indre Farvande.

Den højeste Vandstand skal i Følge indhentede Oplysninger have naaet 6 Fod over daglig Vande; men denne Vandstand vides kun at være indtruffen én Gang, nemlig ved Stormfloden d. 13. November 1872.

Strømmens Hastighed i Farvandet kan være betydelig og formenes at kunne stige til 8 Fod i Sekundet. En saadan Strømhastighed er mere end kraftig nok til at frembringe Udkæringer i Bunden, og saadanne forefalder utvivlsomt ogsaa i et ikke ringe Omfang.

Isgangen kan ligeledes være meget stærk og foregaa saavel Øst som Vest fra.

Ved Bestemmelsen af Broforbindelsens Beliggenhed har den Betragtning været raadende, at de nuværende Færgehavne ved Masnedø og Orehoved burde holdes paa samme Side af Brolinien. Endvidere er Gennemsejlingsaabningen af Hensyn til Skibsfarten ansat til 44 Meter og lagt i den hvide Midtfarvandsvinkel i Bogø Fyr saa nøjagtigt som muligt i Strømretningen.

Den Linie, der synes bedst at tilfredsstille disse Betingelser, er indlagt paa hosstaaende Oversigtskort. Linien med den nuværende Masnedøbro's Retning fortsætter tværs over Masnedø og Kalvstrømmen, passerer Kalvgrunden Vest for Kalven omtrent paa det bredeste Sted, idet den gennemløber en flad Kurve med Radius 3,000 Meter og antager en lidt sydligere Retning, gaar over Storstrømmen — næsten vinkelret paa Strømretningen — samt over Vedby Hage og Orehovedløbet, hvorefter den rammer Orehoved Havns Vestnole, langs hvis vestlige Side den fortsætter gennem en Kurve med Radius 650 Meter og Fald 6‰ , indtil den slutter sig til de nuværende Anlæg paa Orehoved Station, der i Hovedtrækkene kan bevares.

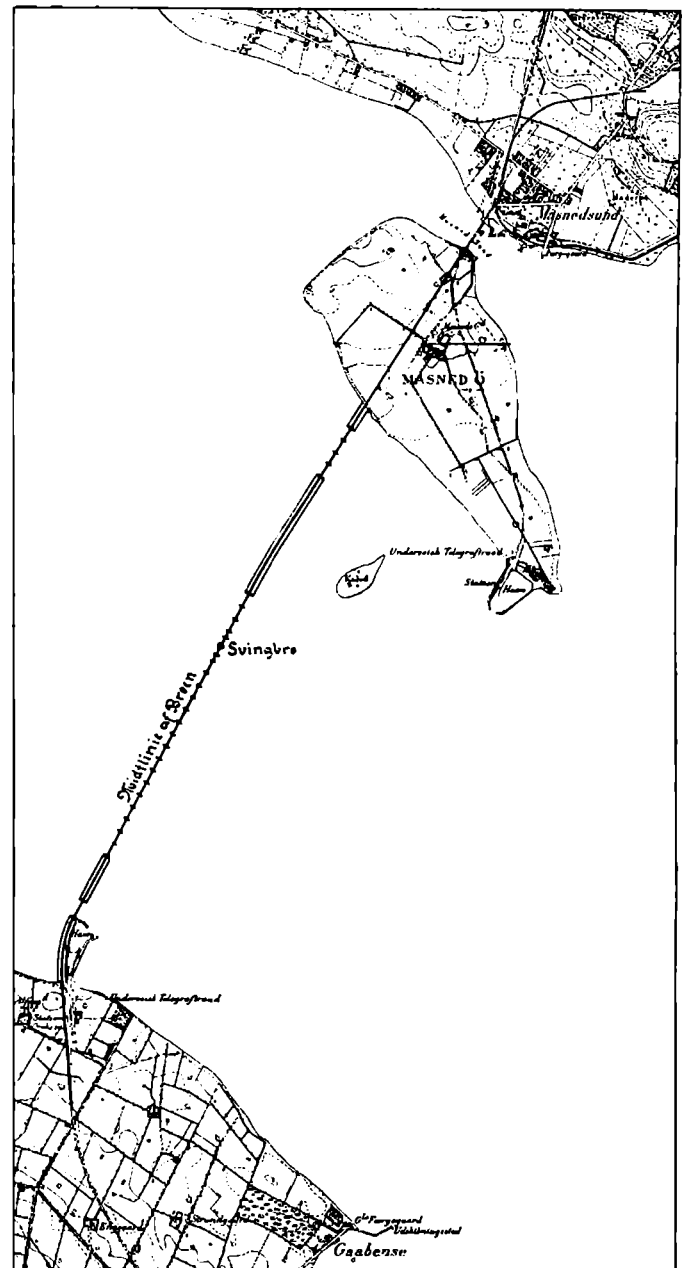
Forinden Arbejderne kan paabegyndes, vil der være at foretage nærmere Undersøgelser af Strøm- og Bundeforholdene m. m., hvoraf Resultatet eventuelt kan blive en mindre Forskydning af den foreslaaede Retningslinie.

Overgangen over Strømløbene foreslaas udført ved Broer med enkeltsporet Overbygning, idet dog Pillerne straks paaregnes opført med saa store Dimensioner, at de kan afgive Plads til Overbygningen for et eventuelt senere tilkommende 2det Spor. Overbygningen kan derimod uden væsentlig Fordyrelse og Ulempe anbringes først for Enkeltspor og senere, naar der maatte blive Trang dertil, for et 2det Spor.

Længden af Broerne over Kalvstrømmen, Storstrømmen og Orehovedløbet er henholdsvis 330, 1,755

og 123 Meter. Imellem den første og anden Bro lægges en 830 Meter lang Dæmning over Kalvgrunden, og mellem den anden og tredje en 300 Meter lang Dæmning over Vedby Hage. Fra Kalvstrømmens Bro føres en 170 Meter lang Dæmning ind til Masnedø's Kystlinie og fra Orehovedløbet's Bro en Dæmning af 350 Meters Længde til Falsters Kystlinie. Dæmningerne føres ud til 3,2 à 4,4 Meters Vanddybde. Længden af Dæmningerne udenfor Kystlinierne er 1,650 Meter og af de 3 Broer 2,208 Meter.

I Broen over Storstrømsløbet lægges der en Svingbro med to Gennemsejlingsaabninger — hver med fri Vidde 44 Meter — indenfor Midtfartsvinklen i Bogø Fyr. For at lede Skibsfarten og danne en Beskyttelse mod Beskadigelser af Broen anbringes der ved Sving- og An-



slagspillerne et System af Lede- og Friholderværker.

Det har været Genstand for Overvejelse, om Kalvstrømmen og Orehovedløbet med Fordel kunde passeres med Dæmninger, og det har vist sig, at Anlægsudgifterne herved kunde reduceres med c. 800,000 Kr. Da Lukningen af de paagældende Løb imidlertid maa befrygtes at ville bevirke en Tilsanding af Havnene ved Masnedø og Orehoved, hvilke Havne formentlig ogsaa efter Broens Anlæg kan faa Betydning, og da denne Formindskelse af Gennemstrømningsarealet, som Dæmningerne vil medføre, maa antages at ville faa en uheldig Indflydelse paa Strømforholdene, har man opgivet denne Løsning og

som foran nævnt projekteret kortere Broanlæg paa disse to Steder.

Svingpillen er en cirkulær Cylinder med Diameter 12,5 Meter, og i den øvre Del af denne udspares et Rum til Anbringelse af Bevægemechanismerne og Motorerne.

Underkant af Broens Overbygning ligger overalt 4 Meter over daglig Vande.

Svingbroen, hvis teoretiske Spændvidde er 107 Meter, indrettes straks for Dobbeltspor.

Den hviler i lukket Stilling paa Understøtninger paa Sving- og Anslagspillerne, medens dens Vægt under Drejningen overføres gennem svære Pladejernsdragere til en Krans af Ruller paa Svingpillen. Drejningen sker ved to Drev, som indgriber i en paa Svingpillen fastgjort Tandkrans, idet Broen samtidig styres ved en Staaltap, som er forankret i Svingpillens Centrum. Motorerne saavel til Drejningen som til Frigørelsen af Broen m. m. har deres Plads i Svingpillens Hulrum. Som Bevægkraft benyttes Elektricitet, der udvikles i et ved Broens Ende indrettet Maskinrum og føres ud til Svingpillen ved Hjælp af et undersøisk Kabel.

For Bropersonalet findes der foroven imellem Hoveddragerne paa Midten et Hus, hvorfra der haves Udsigt over Farvandet, og hvorfra alle Brømekanismerne kan styres. Til Brug under Gennemsejlinger er der tillige midt paa Broen rejst en Signalmast med Kurvesignaler, som i Forbindelse med Portaltaarne paa de Landpiller, der begrænser Broen over Storstrømløbet, og Svingbroens særlige Form paa en meget tydelig Maade kendetegner Gennemsejlingsaabningen.

Dæmningerne anlægges med 9,5 Meters Planumbredde, der ved Landpillerne udvides til 11 Meter. De vil da være tilstrækkelig brede til Optagelse af et senere 2det Spor. Skraaningerne, hvis Anlæg over Vandet er 1:3, beklædes med Stenglacis op til 2 Meter over daglig Vande. Ved Foden af Glaciet nedrammes en Spundsvæg, og Dæmningerne beskyttes yderligere af en Stenkastning. I Land udføres Banens Underbygning ligeledes for Dobbeltspor, medens Overbygningen baade her og paa Dæmningerne kan anbringes for Enkeltspor. Orehoved Havn berøres saa godt som ikke af de ny Anlæg.

Kjøbenhavn, den 31. December 1908.

Fra Memel skriver Hr. Kaptajn Jensen, S/S »Enigheden« til os d. 20. ds.:

»Nidden's« Fyr, her paa Kysten 22 Sm. Syd for Memel, er saavel i den engelske Fyrbog, som i de engelske nautiske Almanakker, »Pearson's« og »Brown's«, ogsaa for 1909, opgivet at være et Blinkfyr, der hvert 14s. giver et Blink af 4s. Varighed., saaledes, at Fyret skulde være formørket 10s., og give Lys 4s. Dette er en Fejl, idet Fyret kun er formørket 6s. og viser Lys 4s.: et Blink hvert 10s.

Det har saa meget mere at sige her, som der Nord for Memel findes et Blinkfyr, »Pappenzee«, der viser et Blink hver 5s., og »Nidden's« Fyr vil derfor let kunne forveksles med »Pappenzee«, da det med diset Vejr er vanskeligt at afgøre, om et Fyr blinker hver 5s. eller hvert 6s. Jeg maatte benytte Loddet for at afgøre, hvilket af de to Fyr vi havde i Sigte. Alle nyere Oplysninger om Fyr, jeg havde om Bord, angav »Niddens« Fyr til at vise Blink hver 14s., kun det Kort, som var fra 1901, oplyste om Blink hver 10s. Men det er alt-saa i de ældre Hjælpemidler at den rigtige Oplysning skal søges.

R. M. Jensen.

Hr. Skibsreder Grosserer Alfred Christensen skriver yderligere til os:

Støttende mig til den overordentlig store Tilslutning »Juleskibet af 1908« har været Genstand for, og til hvilken jeg refererer i omstaaende Bekendtgørelse, drister jeg mig til, da vi kun har været i Stand til at give Husly til en Brøkdæl af de mange, der har ønsket at komme om Bord, at udkaste den Tanke, at der mod den kommende Frost og Kulde træffes Foranstaltninger, hvorved der kan skaffes Husly og Varme, omend ikke til alle, saa dog til en stor Del af dem, der maatte trænge dertil. Der er som tidligere fremført en Mængde Skibe, som allerede til dels er indrettet til at kunne yde Husly til eksistensløse Personer f, Eks. Yachtselskabernes Stationsskibe. For ikke at tale om alle de ledige Huse og Lejligheder, der med meget ringe Bekostning kan indrettes til Sidde- og Liggepladser for et ubegrænset Antal af Personer. Kommunen har af disse nyopførte Huse maattet overtage en Del, hvoraf navnlig de ubeboede Huse, der er beliggende i Arbejder Kvartererne burde indrettes hertil. I denne Vinter hvor Nøden og Trangen er saa stor, burde man ikke alene skride til at skaffe de enkelte Personer Varme og Husly, men ogsaa de fattige Familier, der ikke har Midler til at bestride Huslejen.

En stor Del af de nyopbyggede Ejendomme vilde endogsaa have bedre af at være opvarmede og beboede end af at henstaa ubenyttede og tomme, og de respektive Viceværter vilde utvivlsomt mod en lille Godtgørelse have Tilsyn med Lokalerne og opvarme disse. Til Varme og Reparationer af disse Skibe og Lejligheder, vil der idetmindste indkomme tilstrækkelige Midler.

Da disse Foranstaltninger vilde optage mere, end min af Forretningen sparsomt afmaalle Tid tillader, har jeg tænkt mig, at der burde dannes en Komite til Fremme for dette Foretagende, hvis Medlemmer skulde være bosiddende i Omegnen af Byen samt dennes forskellige Distrikter.

I Fald denne Tanke kunde gennemføres, og jeg kan ikke indse hvorfor den ikke skulde kunne det, vilde det utvivtsomt forhindre, at hjemløse Folk søger Ly i Ejendomme, paa Trapper, Pladser etc. saavel som det sikkert ogsaa tildels vilde afværge Drikkeri og event. Tyverier. Folk vilde rimeligvis afholde sig fra at ty til Værtshuse om Aftenen, naar de vidste, at de havde et Sted, hvor de kunde ty hen og finde Hvile og Varme, uden at behøve paa ulovlig Maade at skaffe sig Midler til det nødvendige Ophold. Har Fattigfolk først et Sted hvor de kan ty hen, finder de lettere Midler til at skaffe sig og sine Midler til Føde. Desuden kan de jo erholde Hjælp fra »Samaritanen« og de mange Velgørenheds Institutioner, der findes her i Kjøbenhavn.

Alfred Christensen.

Navigationensdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling	53 (afvist 4)
2den Afdeling i Navigation	18 (—)
Geografi og Vejrlære	17 (—)
Engelsk	15 (—)
Søret og Handelsvidenskab....	18 (—)

I Aarets Løb bestod endvidere til

Sætteskipperprøven	72,
Fiskeskipperprøven	90,

hvoraf henholdsvis 0 og 34 paa Færøerne.

Under 22. ds. er Lov om Ansættelsen af Embeds- og Bestillingsmænd under Ministeriet for Handel og Søfart bleven stadfæstet af Kongen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 16. Januar 1909 i Marstal.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse fra Københavns Havneforvaltning angaaende Skibes Passage gennem Knippelsbro og Langebro i det kommende Aar.

I Følge Meddelelse fra Hr. Dampskibsmægler Chr. J. L. Rasmussen i Stettin bliver Isbryderafgiften paa Stettin-Swinemünde Revieret oppebaaret fra den 28. ds. om Natten Kl. 12.

Falster—Masnedø Broen.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af det i Rigsdagen fremlagte Forslag om Bygning af en Bro mellem Falster og Masnedø, hvilket Forslag iøvrigt maa erkendes at være rigtigt for at vedligeholde Trafiken tidssvarende, tillader jeg mig at henlede Opmærksomheden paa de Ulemper, denne Bro vil foraarsage Sejlskibsfarten. At væsentlige Ulemper vil medfølge, vil vistnok enhver Sømand og alle, som har blot lidt Kendskab til disse Forhold, straks være klar over.

Man maa absolut gaa ud fra, at vedkommende Myndigheder i samme Grad indser, hvad der er at gøre i den Retning, hvis Broen bygges; ganske vist ser man det ikke omtalt i Forslaget, men muligvis regnes der med, at dette er noget, som følger af sig selv; det gælder blot om at faa Broen gennemført.

Der bør da ved den ny Bro være stationeret en Slæbedamper, som til enhver Tid er klar til at assistere et hvilket som helst Fartøj i den givne Situation, hvad enten det drejer sig om at hjælpe det gennem Broen, eller i haardt Vejr at hindre et Fartøj i at drive ned paa Broen o. s. v. — det maa blive uafviseligt nødvendigt.

Alle kender den Trafik, der er i Smaalandsfarvandet af Sejlere — mulig den største i vore Farvande.

Hvorledes skal et Fartøj slippe igennem Broen i Modvind, høj Sø og Strøm imod og derefter klare sig fri af Broen paa den anden Side?

Det er nærmest umuligt, i hvert Fald for Fartøjer, som sejler og manøvrerer daarligt.

Der foreslaas tillige to Dæmninger paa den lavere Vandstand, i Forbindelse med Broen, hvilket yderligere vil give Strømmen større Fart i Sejlløbet.

Mange Pansøjlinger af Broen og Havarier vil blive Følgen, hvis en saadan Forholdsregel som ovenfor nævnt ikke tages.

Det var ønskeligt, om Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse i god Tid vilde søge at klare den Sag.

Nykjøbing F., 20. Decbr. 1908.

Chr Dam,

Reder for Paketterne »Leda» og »Zeus»

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Januar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte»s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. I Januar hersker der paa Oceanet Nord for de store Damperruter store cykloniske Vindsystemer, ved hvis Sydrend mindre sekundære Vindsystemer trækker Øst efter med de fremherskende vestlige Luftstrømninger og fremkalder paa Damperruterne en hurtig Vekslen af sydvestlige og nordvestlige Vinde. Anticyklonerne eller Omraader med højt Tryk ligger for det meste Syd for Damperruterne til New York; Dampertrafiken til Vestindien gennemskærer dem. Dog optræder der ikke sjældent Omraader med højt Tryk ogsaa paa 45°—70° N. Brd., 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 sydlige Beliggenhed. Som det næsten altid er Tilfældet, er NØ. Passaten i Almindelighed friskere og østligere ovre ved Vestindien end paa den afrikanske Side, dog optræder der netop i Januar og Februar mellem de Kanariske Øer og Kap Verde ofte en næsten helt østlig Passat med stor Vindstyrke, som da — ved højt Lufttryk over Nordafrika — blæser ud fra Sahara. Følgerne af saadanne Vejrforhold er meget diset Luft og til Tider udstrakt Støvfald. Det i høj Grad usigtbare Vejr, som saadant Støvfald medfører, har ofte givet Anledning til betydelige Søulykker. Saa snart Passaten igen antager Retningen N. eller NNØ., ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Nordgrænsen for SØ. Passaten er sammenlignet med December ligeledes rykket en Del tilbage mod Ækvalor 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 evropæiske Side, hvor østlige Vinde ikke er sjældne, aflager Stormhyppigheden hurtig. 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.

Taaqe. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest laagefaldige Maaned, til Dels vel af den Grund, at Golfstrømmens Vandtemperatur, der nu er betydelig lavere end om Sommeren, ikke er i saa høj Grad forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne; navnlig skyldes det vel dog, at der hyppigere forekommer kolde NV. Vinde end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her og navnlig paa den amerikanske Side overskrides en Taaqehyppighed af 10 pCt.

Is. I Almindelighed er i Januar Damperruten til og fra New York endnu næsten isfri; dog rykker Drivisen stadig længere imod Syd, saa at man fra 15. Januar maa holde sig til de sydlige Skæringspunkter for de internationale Damperruter.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 16. December, at Isbjerge indtil Begyndelsen af November Maaned er truffet udfor Belle Isle Strædet og ved Østkanten af den store Banke. Skibsfarten paa Montreal er ophørt med November Maanedes Udgang og Skibsfarten paa Quebec med Begyndelsen af December. Meget paafaldende er nogle Meldinger om, at der i Egnene omkring den 56 Breddeparallel baade Øst og Vest for 40° V. Lgd. er truffet Isbjerge. Denne Is, der er bleven rapporteret af flere Skibe, stammer maaske fra Danmarks-Strædet, men er af den østgrønlandske Strøm ført derved.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har der paa Grund af Julehelligdagene kun været fragtet lidt, og desværre har ingen af de europæiske Markeder bedret sig, da Udbudet af Tonnage bestandig har været og fremdeles er større end Efterspørgslen, men derimod viser saavel Østen som La Plata en bedre Tendens. Ogsaa Kornfragterne fra Australien er højere, men dette noterer vi mere for en Ordens Skyld, end fordi det er af nogen Interesse for danske Dampere, thi disse frekventerer kun yderst sjældent de australske Farvande. I det hele taget vilde det næppe være af Vejen, om danske Redere ny Virkefelter i Stedet for evig og altid at pløje de vante Farvande, hovedsagelig Nord- og Østersøen, om Vinteren Middelhavet og tildels Afrikas Vestkyst for Jordnødder og for de større Baades Vedkommende Nordamerika og enkelte Gange La Plata. Vore Naboer baade mod Vest, Syd og Nord har gennemgaaende meget mere Variation i Tonnage end Danskerne, og de har sikkert tjent sig mangen en god Skilling og haft adskillig Fordel ved at søge ny Veje. Mon der ikke ligger noget i, hvad en skandinavisk Reder en Gang sagde til den der skriver disse Linier, nemlig at Danskerne mange Gange er allfor forsigtige og meget tilbøjelige til at svøbe deres Skibe i Bomuld? Ved Udlejning af Dampere i Maanedesfragt har navnlig Nordmændene tjent mange Penge, hvorimod den Slags Forretning hos de fleste Redere herhjemme ikke er særlig yndet. Nærværende bliver vor sidste Beretning i dette Aar, et Aar, der med Hensyn til Fragterne har været fuldt af skuffede Forhaabninger fra Skibsfartens Side, og naar vi nu staar paa Tærsklen af det ny Aar, kan vi ikke undlade at udtrykke Haabet og Ønsket om, at det maa blive betydelig bedre end det, der nu ligger bagved os.

Det østlige Marked tager ikke særlig megen Tonnage, men Tonen er helt igennem bedre. Bombay har sluttet lidt til 10/6 udsøgt Havn pr. prompt, og fra Birma betales 18/6 O. C. for Ris pr. Januar.

Sortehavet er mat paa Basis af kun 5/6 à 5/9 for store Baade fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, 6/- à 6/3 N. C. for mindre Baade. Fra Sulina er betalt 6/6 N. C., 7/- Hamburg, prompt.

Middelhavet vedbliver at fragte til de lavest tænkelige Rater, saa at en stor Del Dampere stadig gaar tilbage til England i Ballast. Aleksandria betalte 5/6 for Bomuldsfrø til Bristol Kanalen, og for Erts sluttetes til saa lave Rater som 6/- Ergasteria/Antwerpen, 4/- Villaricos/Rotterdam, 4/1½ Oran/Rotterdam. For Esparto fra Afrikas Nordkyst til England eller Skotlands Østkyst er Raten omkring 10/-. Bilbao betaler for Erts kun 3/9 à 4/- Middlesborough, 3/3 Cardiff, 3/4½ Newport.

Nordamerika ligger nærmest en Kende svagere, og Begæret indskrænkedes sig til prompt Tonnage. For saadan betales for Korn fra nordlig Havn 1/6 til ud-

søgt Havn, 2/1½ à 2/3 Basis een Lossehavn i Middelhavet. Savannah sluttetes en Række Baade til 22/6 à 23/9 U. K. eller Kontinentet, 17/6 à 18/6 Liverpool direkte. Fra Golfen faas kun omkring 8/3 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, medens der for Tømmer sluttetes til saa lavt som 70/- à 72/6 Evropa (Basis to Lossehavne), medens 82/6 à 83/9 betales til 3 Lossehavne i Middelhavet.

La Plata Markedet er fast, men Begæret indskrænker sig foreløbig til prompt Tonnage. For saadan er Raten nu oppe paa 14/- O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (6d. mindst direkte Havn) hvilket betales for Baade paa op over 5000 Tons, medens Bahia Blanca betalte 13/6 og Buenos Aires op til 12/-. Pr. 15/30 Januar samt Februar/Marts er Efterspørgslen ganske minimal, da Befragtere og Redere ikke kan mødes, men der ventes at ville blive en betydelig Eksport senere hen.

Østersøen har yderst lidt at byde paa, og med den nu indtraadte stærke Kulde vil der antagelig blive endnu færre Laster, særlig Træ, da Transporterne ad Vandvejene vil blive umulige. Reval har sidst sluttet til 9¾ d à 10½ d Hvedebasis Rotterdam, Frcs. 17 Hør Dunkerque, og sidstnævnte Rate betales ogsaa fra Riga. Endvidere betales fra Riga 18/6 à 19/- D/B. til Østkyst Kulhavn, 22/6 à 23/6 Bristol Kanalen eller Manchester, Frcs. 24 Antwerpen, Frcs. 25 Rouen, men Raterne vil uden Tvivl stige nu. Libau er Slov og betaler kun 8d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 10d. Rouen. Kongsberg noterer nominelt 1/- à 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, og for Sukker fra Danzig sluttetes der til 4/1½ à 4/3 London. Smaadampere fra Libau til Danmark eller Sydsverig kan faa Mk. 12/14 pr. 2000 Kilos Oljekager.

Kulfragterne er uforandrede i de fleste Retninger. Kun til Østersøen spores mere Fasthed paa Grund af den stærke Kulde, og bliver denne ved, kan den faktisk ogsaa blive skæbnesvanger for alle de snævre Smaahavnens Vedkommende og for Havne, der ligger ved lange Kanaler. Julehelligdagene har iøvrigt grebet forstyrrende ind i Kulbefragtningsforretningen, og der sluttetes ikke meget. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi Tyne/Malmø 3/6 à 3/9 (1800), 3/9 Blyth/Aalborg (1600), 4/3 Forth/Nakskov (1400), 3/9 Westhurtlepool/Fredericia, 3/- à 3/1½ Tyne/Hamburg (2000), 3/6 Bordeaux (2500/3000), 5/9 Oran eller Algier, 7/3 Dunston/Venedig (5500), 6/- Genua eller Savona (5/6000), 6/3 Aleksandria. Fra Cardiff sluttetes der til 5/6 Riga (1450), Frcs. 4¼ St. Nazaire, 4½ Bordeaux, 6½ Algier, 5/9 Livorno eller Neapel, 6/3 Genua, 6/9 Barcelona (1300), 6/6 Palermo (1700), 6/3 Port Said, 8/6 Colombo, 8/9 à 8/10½ Bombay, 9/- Singapore, 13/6 Shanghai, 5/9 St. Vincent, 7/9 La Plata, 8/3 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Forretningerne helt stille, og som sædvanlig bidrager Helligdagene til, at Markedet er yderst tomt. Der noteres nogle enkelte Laster for senere Afskibning men til saa lave Rater, at Rederne ikke skænker disse Tilbud nogen Opmærksomhed.

Befragtning for senere Afskibninger ligger ligeledes stille, og der er i det hele kun sluttet en lille Brøddel for f. o. v. Afskibning af, hvad der har været Sædvane ved Aarskiftet. Returfragter Vest fra er der fremdeles Mangel paa, saa at det er vanskeligt at anbringe den lille Flaade, som endnu er i Fart, og der foreligger ikke nogen Udsigt til Bedring.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

300 Tons Kul Dysart/Tønsberg £ 6.10, 320 Tons Kul Kings Lynn/Nyborg £ 6, 260 Tons Clay Charlestown/Methil 5/6, 290 Tons Manure London/Concarneau 6/6.

Havarier og Forlis.

En ny, Dpsk. af Gøteborg, kom d. 27. ds. paa Rejse til Aalborg med en Ladning Oliekager paa Grund udfør Hals. Svitzers assiserede Skibet flod.

Karen Sophie, Skonnert af Marstal, er d. 26. ds. paa Rejse fra Laurvig til Wismar med en Ladning Granitblokke indkommet til Frederikshavn i Læk Tilstad; maa losse og reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Alma Maria», tilhørende Reder L. C. Hansen, Marstal, er i Folge »Æro Avis» solgt til et Rederi i Kolding for Kr. 9.500. Skibet maaler 71 Brutto Reg-Tons og er bygget i Aaret 1894.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:

Esbjerg Telefon 43. Kjøbenhavn, Annallegade 22. Telef. 273

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfoil. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Havre 25./12. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 23./12. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Marseille 27./12. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Bordeaux 21./12. — A. N. Hansen, Panske, pass. Brunshüttel 28./12. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 27./12. til Malta. — Ar- kansas, Petersen, afg. Kristiania 24./12. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. herfra 28./12. til Dunston. — Aurora, Fischer, afg. Messina 16./12. hertil. — Baron Stjernblad, Therkild- sen, ank. hertil 23./12. — Beira, Lunge, afg. Riga 26./12. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, oplagt her. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Messina 27./12. — Christian IX, Holm, ank. Libau 24./12. — Dagmar, Bogvad, afg. Riga 27./12. til Bor- deaux. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 28./12. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 28./12. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, ank. Hull 27./12. — Hellig Olav, Holst, op- lagt her. — Hengest, Munk, afg. herfra 26./12. til Riga. — Hjeltn, Sørensen, ank. Danzig 27./12. — Holar, Svan, afg. Stockholm 28./12. til Norrkøping. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 25./12. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 25./12. — Kasau, Hansen, dokker her. — Kentucky, An- dresen, afg. Boston 19./12. til Moss. — Kiew, Jørgensen, pass. Gibraltar 26./12. for Genua. — Kursk, Gommessen, ank. Königs- berg 23./12. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 27./12. — Loire, Craignou, oplagt Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Lon- don 28./12. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 20./12. for Boston. — L. P. Holmblad, Svane, oplagt her. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. London 28./12. — Moskov, Jønsen, afg. Newcastle 27./12. hertil. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Antwerpen 25./12. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. her- til 28./12. — O. B. Suhr, Frisnette, afg. Riga 27./12. til Ant- werpen. — Omsk, Harder, ank. Libau 23./12. — Oscar II, Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 27./12. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. hertil 26./12. — Riber- huus, Bunnelykke, ank. hertil 28./12. — Saga, Wiberg, mss. Brunsbüttel 28./12. for Rouen. — Saxo, Larsen, afg. Stettin 29./12. hertil. — Seine, Daupht, ank. Rochefort 29./12. — Skalholt, Larsen, ank. hertil 27./12. — Rogaland, Wiese, ank. Stettin 24./12. — Texas, Nissen, ank. Baltimore 25./12. — Tiber, Bech, pass. Dartmouth 27./12. hertil. — United States, Egense, ank. New York 22./12. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Libau 23./12. — Vadso, afg. Manchester 22./12. til Liverpool.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Riga 12./12. — Nanev, Th. Nielsen, ank. Lissabon 22./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Methil 28./12. — Nordsoen, Gram, ank. Königsberg 23./12. — Nexos, Basse, ank. Blyth 28./12. — Ellen, Hansen, ank. Dunston 28./12. — Fylla, Christensen, afg. Marseille 23./12. til Helsingborg. — Gerda, Iversen, afg. Llanelly 29./12. til Kjø- benhavn. — Hebo, Gregersen, ank. Königsberg 23./12. — Inger, Larsen, afg. Havre 27./12. til Saloniki. — Johanne, Mikkelsen, afg.

Windau 24./12. til Boston. — Karla, K. Nielsen, afg. Cartagen 22./12. til Hamburg. — Laura, Pedersen, ank. Ystad 23./12. — Cito, Jepsen, afg. Neufahrwasser 28./12. til Riga. — Napoli, Brinch, afg. Grangemouth 23./12. til Hangö. — Bodil, Uldall, afg. Danzig 19./12. til Belfast. — Dagmar, Mathiasen, ank. Cherbourg 26./12. — Norma, Schiff, afg. St. Davids 24./12. til Königsberg. — Alfa, Lauritsen, afg. Dartmouth 27./12. til West Hartlepool.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 29./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Rouen 27./12. — Fre- deriksberg, Albertsen, afg. Newport 19./12. til Bougie. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Neapel 22./12. til Barry. — Kron- borg, Jensen, ank. Neapel 16./12. — Stegelborg, Lunod, ank. Cardiff 28./12. — Soborg, Hansen, afg. Newcastle 21./12. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 24./12.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Dun- kerque 23./12. — Klampenborg, Winther, ank. Stettin 16./12. — Marselisborg, Jensen, afg. Cardiff 18./12. til Neapel. — Silkeborg, Pedersen, ank. Riga 25./12. — Skodsborg, Ager- lin, afg. Swansea 25./12. til Marseille. — Tuborg, Smith, ank. Cette 28./12. — Ulfshborg, Møllerup, ank. West Hartle- pool 25./12.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Oran 23./12. til Barry. — Jørgersborg, Larsen, ank. Riga 23./12. — Taarnborg, Matzen, ank. Riga 16./12.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Horsens 29./12. til Blyth.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Danzig 24./12. til Liverpool.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofued, ank. Malmø 21./12.

Æro. Energi, Svane, ank. Burntisland 20./12. — Enig- heden, Jensen, ank. Memel 20./12. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 21./12.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. New York 13./12. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Burntisland 26./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Burntis- land 28./12. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 21./12. — Svend, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 25./12. — Kronprins Fre- derik, Andresen, ank. Ghent 21./12. — England, Andersen, ank. Königsberg 28./12. — Holland, Poulsen, ank. Grangemouth 24./12. — Dronning Olga, Petersen, ank. Grangemouth 24./12. — Annette Furness, Larsen, ank. Torre Annunziata 24./12. — Lady Furness, Clausen, afg. Altona 23./12. — Europa, Hansen, ank. Carlotorte 28./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Marseille 23./12. — Frankrig, Friis, afg. Tyne Dock 27./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Dakar 10./12. — Michael Ontschoukoff, Harboe, ank. Sava- nnah 24./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Savannah 23./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 11./12. til Pensucola. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. St. Vin- cent 28./12. til St. Lucia f. O. — Excellence Pleske, Ras- mussen, afg. Riga 23./12. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Riga 24./12. til Grangemouth. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Dakar 26./12. — Alexander Shu- koff, Dahl, ank. Riga 27./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Korsør 21./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 10./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Methil 27./12. — Rus- sia, Poulsen, afg. Neufahrwasser 24./12. — Carl Hecksher, Starek, ank. Riga 17./12. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 9./12. — Normannia, Eriksen, afg. Norfolk 18./12. — Euxi- nia, Lund, afg. Rotterdam 5./12. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 16./12. — Livonia, Lindberg, ank. Varna 26./12.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Helsingør 24./12. — Patria, Nielsen, afg. Sagunto 25./12. — Gratia, Sørensen, ank. Beyrouth 25./12. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 22./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Petersen, afg. Hamburg 15./12. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Hamburg 23./12. — Sarmatia, Pedersen, ank. Barry 23./12. — Kotonia, Rasmussen, afg. Novorossisk 24./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Rotterdam 27./12. — Gra- naria, Jørgensen, afg. Oran 13./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Riga 19./12. — Estonia, Winckler, ank. Sulina 27./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rotterdam 23./12. — Selandia, Troensegaard, ank. Slesvig 21./12. — Scاليا, Jensen, ank. Filadelfia 19./12. — Frumentia, Andersen, afg. Filadelfia 13./12. — Boonsia, Skovgaard, er ank. til Newport Mon.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 25./12.

Det ostasiatiske Kompagni. Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 25./12. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Suez 13./12. til Suesøe. — Siam, Cortsen, ank. Kobe 29./12. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 26./12. til Port Said. — Sibirien, Madsen,

(Fortsættes Side 713.)

Ø. Lgd., og Tønde C. til 55° 3' 41" N. Br. 8° 22' 0" Ø. Lgd. I Linien mellem Tønderne er der mindst 9 m Vaud. (Kort Nr. 150).

3042. Midlertidigt Fyr tændt. Pagensand. Elben. Paa Pagensand Fyrbanke er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 6½° V. til S. 17½° V., nemlig fra 2 Kbl nedover til 2 Kbl ovenfor den sunke Uddybningsmaskine Nr. XII. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2823. Kjøbenhavn 1908).

3043. Lystønder inddraget. Weser. Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin er Lystønderne L. M og N paa Brøke Red inddraget.

3044. Lystønder og Fyrskib inddraget. Jade. Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin er Fyrskibet »Gemiusbank« inddraget, og Lystønderne 13, 16, Z og R 2 i Jade ombyttet med Vintersømærkerne.

3045. Fyr og Taagesignal forandret. Fyrskibet »Haaks«. Holland. Paa Fyrskibet »Haaks« er Fyr og Taagesignal nu forandret. (Kort Nr. 119, 131 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2645. Kjøbenhavn 1908).

3046. Fortøjtønder udlagt. Short Reach. River Medway. England. I Short Reach er udlagt to Fortøjtønder, mærket »D. W.«, henholdsvis c. 1½ Kbl S. 86° V. og c. 2 Kbl N. 75° V. fra 10 Tons Kranen paa Finsborough Ness, som staar paa 51° 24' N. Br. 0° 33' Ø. Lgd.

3047. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde. Hull Road. Lys- og Klokketønden Nr. 9 (Anson) paa Hull Road, er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. (Kort Nr. 119 og 180).

3048. Lystønde inddraget. Holme Ridge. Humber. Lystønden, som til Forsøg var udlagt ved Holme Ridge SV-Side, er inddraget, og den sorte Spidsstønde Nr. 8 atter udlagt paa Stedet. 53° 38' N. Br. 0° 10' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2833. Kjøbenhavn 1908).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

3049. Fyr forandret. Dieppe. Frankrig. Paa Grund af Forlængelsen af Ø-Molen ved ny Indløb til Dieppe Havn er det røde, faste Fyr paa den gamle Ø-Mole nu formærket fra N. 5° Ø. til Kysten Ø. for Dieppe. 49° 56' 6" N. Br. 1° 4' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2778. Kjøbenhavn 1908).

3050. Tønde flyttet. Villerville. Seine Munding. Den røde Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 6 Sek., ved Villerville, paa S-Siden af Seine Munding, er flyttet ½ Kbl S. efter, til 49° 24' 50" N. Br. 0° 6' 52" Ø. Lgd.

3051. Vrag borttaget. South Yarmouth. The Solent. England. Vraget af Krydsren »Gladiator«, der laa sunket ved South Yarmouth, er borttaget og Afmærkningerne samt den sorte Fortøjtønde 3½ Kbl N. 55° V. fra det røde Fyr paa Yarmouth Pierhoved inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1141 og 1349. Kjøbenhavn 1908).

3052. Taagesignal forandret. Fishguard Harbour. England V.-Kyst. Ved Fishguard Harbour gives Kvaltsignalet ikke mere.

Taagesignalet gives nu paa Belgoyderens Hoved med Klokke hver 10 Sek. og med et Haandkrafts Tangehorn, hvori hver 10 Sek. gives Et-Stød, naar »Great Western Railway Co.« Dampere ventes. 52° 0' 7" N. Br. 4° 58' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2947. Kjøbenhavn 1908).

3053. Fyr tændt. Eilean Troddha. Skye N.-Kyst. Hebrider. Paa Toppen af Eilean Troddha er Blinkfyret, der hver 10 Sek. viser To-Blink, nu tændt. 57° 43' 32" N. Br. 6° 18' 10" V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 179). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2408. Kjøbenhavn 1908).

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 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-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

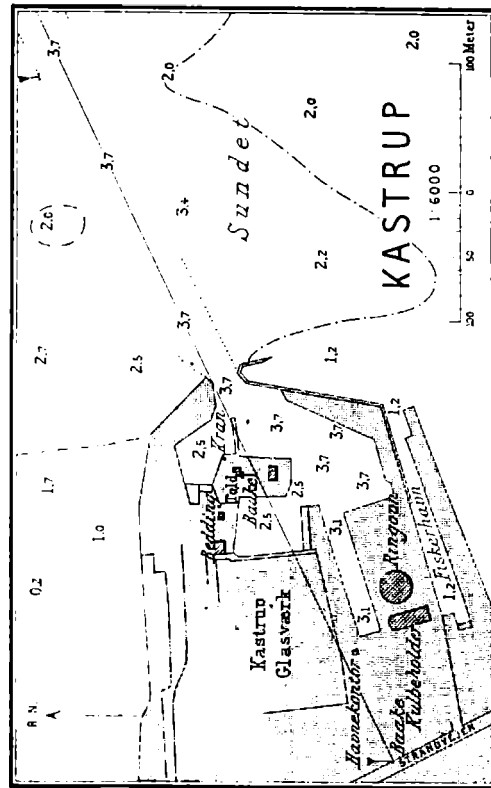
3026. Lystønder inddraget. Graaåy. Nordsøen. Lystønderne »Sandtønden«, »Topsande« og »Jerge« er ombyttede med Vintersømærkerne.

3027. Oplysning om Afmærkning. Gaasholm-Løb. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. Vagteren med rød Stage og to Køste ved V-Siden af Gaasholm-Løb NV-Ende udlægges kun, naar Lystønden »Thyborøn-Kanal Nr. 2« af en eller anden Grund inddrages, og der ligger da paa Lystøndens Plads. (Kort Nr. 130 og 158. Danske Lods, Side 88. Havne-Lods, Side 113. Fyr-Fort. Nr. 55 D). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2806. Kjøbenhavn 1908).

3028. Klokketønden »Saltholm-Flak-NV.« inddraget. Sundet. Klokketønden »Saltholm-Flak-NV.« er ombyttet med Vintersømærket.

3028. Vrag afmærket. Eveen NV. Sundet. Vraget af den 1¼ Sm NV. for Vagteren NV. for Hvesen sunke Bark er afmærket med et Vragfyrskib, der ligger V. for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2980. Kjøbenhavn 1908).

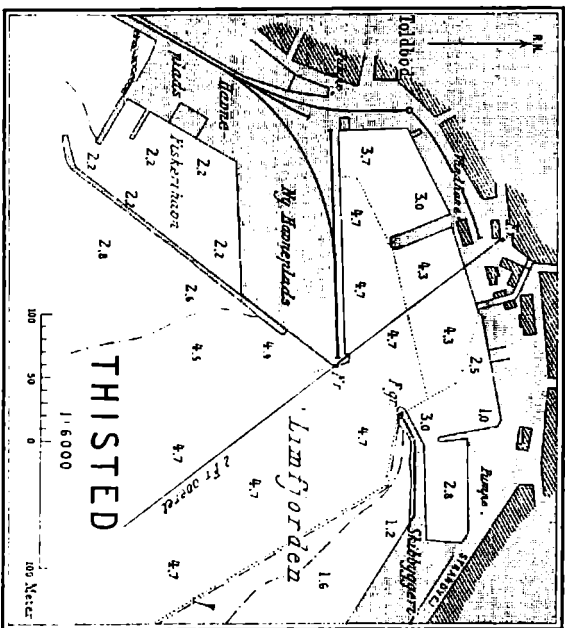
3030. Kastrup Havn. Amager Ø.-Kyst. Sundet. I Kastrup Havn er der indtil 3½ m Vaud. En 1150 m lang, 40 m bred, gravet Rende med 3½ m Vaud fører til Havnen.



To Banker holdt overet i S. 64° V. leder gennem Rendén til Havnen. Bag-banken er hvid med rød Trekant med Spidsen nedad og stør 2300 m S. 71½° Ø. fra Kastrop Mølle, paa 55° 38', N. Br. 12° 39', Ø. Lgd. Forbanken er hvid med rød Trekant med Spidsen opad og stør 250 m N. 64° Ø. fra Bagbanken.

Fra 1ste April—1ste December er Rendén afmærket paa N.-Siden med 5 Ris-prikker, paa S.-Siden med 3 Halmprikker. (Kort Nr. 126, 127, 136, 182 og 210. Danske Lods Side 276. Havne-Lods Side 53)

3031. Ombygning af Haven fuldført. Thisted. Limfjorden. Ombygningen af Thisted Haven er nu fuldført. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 725 og 2303. Kjøbenhavn 1908). (Kort Nr. 158. Danske Lods Side 472. Havne-Lods Side 112. Fyr-Fort. Nr. 399).



3032. Haven uddybet. Stubbekjøbing. Smaaland-Farvandet. Stubbekjøbing. Haven er uddybet, som vist paa heststående Plan.

Rendén til Havnen er paa V.-Siden afmærket med 3 Risprikker, paa Ø.-Siden med 2 Halmprikker. (Kort Nr. 112. Danske Lods Side 358. Havne-Lods Side 106).

B.

I. Østersøen. Sundet og Lille Bælt.

3033. Fyrskibet »Vestra Banken» inddraget. Sverrig. Ifølge Telegram fra Lødskaaplajnen i Gølle er Fyrskibet »Vestra Banken» inddraget.

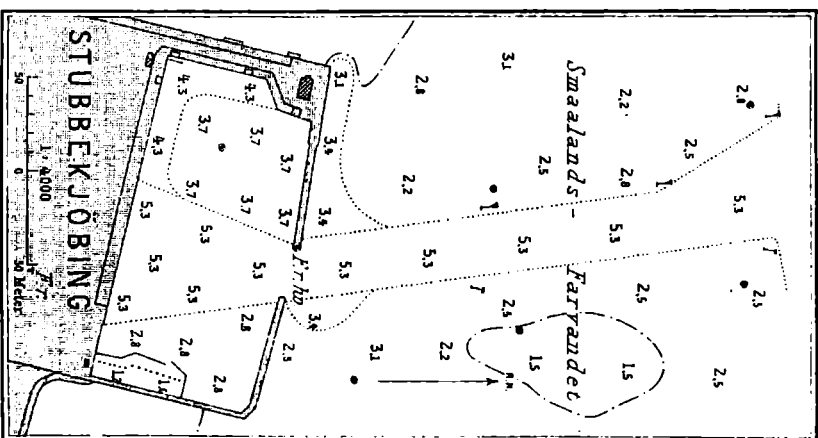
3034. Fyrskibet »Libau» inddraget. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske General-Konsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Libau» inddraget.

3035. Fyrskibet »Wolzig» inddraget. Isgebyr. Støtthør Haff. Tyskland. Det danske Konsulat i Stettin meddeler: Fyrskibet »Wolzig» er inddraget, Isgebyr opkræves.

3036. Fyrskibet »Palmerort» inddraget. Greitswalder Boddén. Ifølge Telegram fra »Marineamt» i Berlin er Fyrskibet »Palmerort» inddraget for Is.
3037. Vrag optaget og atter sunket. Femern Ø. Den ved Femern Ø.-Kyst

sunkne Uddybningsmaskine »Gebr. Goodhard, Düsseldorf Nr. 8» er optaget, men derpaa atter sunket i 20 m Vand c. 3 Sm NØ. for Hossenstein Taarn. En Bøje er foreløbig ndlagt ved Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2111. Kjøbenhavn 1908).

3038. Fyrskibet »Gabelsflach» ombyttes. Kieler Bugt. Ifølge Telegram fra »Marineamt» i Berlin ombyttes Fyrskibet »Gabelsflach» den 2den Januar 1909 med Fyrskibet »Roserve Ostsee». Dette giver Undervands Tægtesignal.



3039. Vrag borttaget. Schleimünde. Lærgeren, som var sunket i Schleimünde, er borttaget og Almærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2985. Kjøbenhavn 1908).

3040. Tønde ndlagt. Flensborg Fjord. I Flensborg Fjord er en rød Spiritønde med rødt Flag ndlagt mellem Tønde 3 og 4 for at afmærke Indløbet til den dybe Rende Ø. for Lægman Ledelyrinie. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

3041. Tønder Flyttet. Listerfiel. Tyskland. I Listerfiel er Salzsand til-tøget N. efter. Tønde B. er derfor Flyttet til 55° 37' 38" N. Br. 8° 20' 20"

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

3054. Forandring i Almærkning. Santander. Spanien. 1 Indløbet til Santander er følgende Forandringer i Almærkningen foretaget:

En Baake, af Form som en afkortet Kegel, med rød Ballon, er opført 1. Kbl S. 78° V. fra Horadada Baake, og i S. 24° Ø. fra Krudtmagasinet Ø.-Kant. Hornadada Baake: 43° 28' N. Br. 3° 46' V. Lgd.

En rød spids Lystonde, mærket »2«, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 2½ Kbl S. 48° V. fra Horadada Baake.

En rød, spids Lystonde, mærket »4«, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 3. Kbl S. 57° V. fra Horadada Baake.

En sort, spids Lystonde, mærket »1«, med Cylinder, der viser rodt, fast Lys, er udlagt 1. Kbl S. 11° Ø. fra Horadada Baake.

En sort, spids Lystonde, mærket »3«, med Cylinder, der viser rodt, fast Lys, er udlagt 4. Kbl S. 51° V. fra Horadada Baake.

De røde Lystonder ligger om Strybord, de sorte om Bagbord af Løbet for Indgaaende.

Følgende Tønder er inddraget: De tre røde Spidsstønder 1. Kbl S. 45° V., 2. Kbl S. 54° V. og 2. Kbl S. 74° V., samt de tre sorte Spidsstønder 1. Kbl S. 34° Ø., 2. Kbl S. 43° V. og 3. Kbl S. 49° V. fra Horadada Baake.

Betydelige Uddybningsarbejder til Forbedring af Havnen er under Udførelse.

3055. Fyr tændt. Kennekasis River, New Brunswick. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa V.-Siden af Værftet ved Reid Point, Flammens Højde: 7.2 m. Synsviddelen: 7 Sm. 8. m høj Fyrpæl. 45° 28' 40" N. Br. 65° 56' 35" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

3056. Lystønde inddraget. Espinho Rock. Rio de Janeiro. Brasilien. Lystønden ved V.-Siden af Espinho Rock er ombyttet med en rød Spidsstønde. 22° 50' S. Br. 43° 9' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3057. Møler forandret. Gibraltars. Spanien S. Ved Gibraltar Havn hedder New Mole nu South Mole og Commercial Mole hedder North Mole.

3058. Fyrskib atter udlagt. Salerno. Italien. Fyrskibet ved Indløbet til Salerno Havn er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3021. Kjøbenhavn 1908.)

3059. Tønder udlagt. Terranova, Sardinien Ø.-Kyst. Ved Løbet S. for Isola di Mezzo, ved Terranova Havn, er udlagt to Tønder. Den N.-lige ligger c. 4 Kbl S. 64° V. fra Fyret paa Isola Bianca, den S.-lige ligger c. 4½ Kbl S. 61° V. fra samme Fyr.

3060. Tønder inddraget. Ecneils des Sorelles. Tunis. De to Spidsstønder, der til Forsøg var udlagt ved Ecneils des Sorelles, er inddraget og udlægges ikke mere. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1856. Kjøbenhavn 1908.)

3061. Fyr midlertidig slukket. Lystønde udlagt. Bizerte. Det røde, faste Fyr paa N.-Enden af Folgebryderen ved Bizerte Havn er slukket. 37° 16' 45" N. Br. 9° 53' 30" Ø. Lgd. En sort Lystønde, der viser rodt, fast Lys, er udlagt ved det N.-lige Indløbs Ø.-Side. Synsviddelen: 3 Sm.

3062. Fyr forandret. Ras Enghela. Den mørke Vinkel i Ras Enghela Blink-fyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, er nu forandret og viser rodt Lys fra S. 85° V. til Kysten. 37° 20' 35" N. Br. 9° 44' 17" Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 2090. Kjøbenhavn 1908.)

3063. Vrag forsvundet. Ledelyf atter tændt. Tzarigrad Munding. Dniester. Rusland. Masten paa Vraget af Damperen »St. Mikhail« i Tzarigrad Munding er

afg. Port Said 26./12. til Algier. — Tranquebar, van Deurs, afg. Quessant Creach 26./12. til Kjøbenhavn. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Liban 28./12. — Cambodia, Knudsen, ank. Durban 24./12. — Indien, Berg, afg. Padang 25./12. til Colombo. Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 19./12. til St. Thomas. — St. Jan, Rambusch, afg. Dominica 28./12. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 27./12.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Oxeløund 28./12. — Edison, Sørensen, ank. Almeria 24./12. — Fulton, Jørgensen, afg. San Feliu 28./12. til London. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 24./12. — Washington, Nielsen, afg. Boness 25./12. til Haderslev.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, ank. Terneuzen 25./12.

Heimdal. Anne, Leth, ank. Nizza 29./12. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Tyne Dock 17./12. — Elina, Rathje, ank. Blyth 28./12. — Therese, Pedersen, ank. Cannes 29./12. — Simone, Møller, ank. Malmo 22./12. — Jeanne, Løffler, ank. Wear 27./12. — Vera, Riso, ank. Ipswick 24./12. — Daisy, Lagesen, ank. Bona 23./12.

Sejlskibe.

Fano. Nordby. Havila, Duysen, afg. London 22./12. til Limerick. — Sofie, Svarrer, afg. Falmouth 19./12. til Sevilla.

Fano. Sønderho. Elisabetha, Andersen, ank. Rio Grande 22./12. — Martha, Fischer, ank. Rio Grande 25./12.

Ero. Alfa, Madsen, er ank. til St. Francois (Guadeloupe). — Hebe, Clausen, ank. Marathonisi 17./12. — Valborg, Christensen, ank. Gravesend 20./12. — Svalen, Rosenbeck, ank. Charlestown 21./12. — Genius, Bastrup, ank. Flensborg 19./12. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. til Progresso. — Mars, Stegmann, ank. Kalundborg 23./12. — Hekla, Hermansen, ank. Rødkjøbing 23./12. — Norma, Christensen, afg. Gøteborg 26./12. til Coluna. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Altona 26./12. — Claudia, Aaberg, afg. Cardiff 24./12. til Svanilla. — H. C. Grube, Svane, ank. Port St. Louis du Rhone 24./12. — Johanne, Østermann, pass. Gibraltar 24./12. p. R. t. Havre. — Anne, Mikkelsen, ank. Newport 25./12. — Seierskransen, Schmidt, ank. Newhaven

27./12. — Niels, Caspersen, ank. Geestemünde 28./12. — Albert, Kromann, ank. Masned Sund 26./12., bestemt til Stege. — Argo, Clausen, ank. Brest 27./12.

INDHOLD:

Projekteret Jernbanebro mellem Masnedo og Falster. — Kjøbenhavn, d. 31. December 1908. — Falster-Masnedo Broen. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned. — Frugtmarkedet. — Ilvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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 Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling paa Hotel „Ærø“ i Marstal, Lørdag den 16. Januar 1909 Fmd. Kl. 10. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

forsvundet. Det forreste Ledelyr er alter tændt. (Se »Efterretninger for Søfartsende« Nr. 2916. Kjøbenhavn 1908.)

IX. Den N. lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø. Kyst.

3064. Grund rapporteret. Western Channel. Rangoon River. Birma. En 4 m Grund er rapporteret i Western Channel, 7½ Kbl S. 28° Ø. fra Vandstandsmanteren paa Western Sound, og i S. 18° V. fra Elephant Point. 16° 22' N. Br. 96° 17' Ø. Lgd. Herfra strækker Grunden sig til e. 2½ Kbl SØ. for Centre Western Tønde. Dybden synes at være stærkt afvigende i Nærheden.

3065. Tønder inddraget. Baake opført. Keppel Harbour. Singapore Strait. En hvid Baake, af Form som en alkorlet Kegel, med to Balloner, er opført paa Pelewan Rook, 9½ Kbl S. 41° Ø. fra Blayer Point Baake, som staar paa 1° 15' N. Br. 103° 48' Ø. Lgd. De to røde Kuglelænder, som læs 5½ Kbl S. 31° V. og 11½ Kbl S. 5° Ø. fra Blayer Point Baake, er inddraget.

X. Asiens O. Kyst med Japan.

3066. Vrag borttaget. Djamboe Ajer (Diamant Punt) SØ. Sumatra. NØ. Kyst. Vraget SØ. for Djamboe Ajer er borttaget og Almærkning inddraget. 5° 27' N. Br. 97° 44' Ø. Lgd.

3067. Sunket Vrag. Hoek Beting Tjamar N. Sumatra Ø. Kyst. N. for Hoek Beting Tjamar ligger et Selskip, med to Mastor over Vandet, sunket, fra Tapok Koeda i S. 65° Ø. og fra Aboe i N. 88° Ø. 30 57' N. Br. 98° 39' Ø. Lgd.

3068. Vrag. Pas op Klip. Straat Rionw. Rionw Arkipel. Et Vrag ligger sunket paa Kvstrevet ved P. Balam, S. 7° V. fra den hvide Tønde med Ballon paa Pas op Klip. En Del af Skroget og Masterne er over Vandet. 1° 10' N. Br. 104° 9' Ø. Lgd.

3069. Oplysning om Cap Batagan. Annam. Fransk Indo Chine. Cap Batagan er over 20 m højt, og indtil ½ Kbl uden for Pynthen er der Klippegrund. 3 Kbl NNØ. for Pynthen ligger en Klippe. Man har gaa mindst 1 Sm. uden om Pynthen.

3070. Grund fundet. Tourane. Annam. En 1, 2 m Klippe, Springtids Lavvande ligger paa Ø. Kant af Løbet mellem Culao Han og Land. 4, Kbl N. 72° V. fra Culao Han S. Punt, og i N. 10½° V. fra Observatoire Fyr. 16° 12' 14" N. Br. 106° 11' 59" Ø. Lgd.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

„Juleskibet af 1908“

Allerede nu finder jeg Anledning til paa det bedste at takke alle Bidragydere, der i saa rigt Maal — saavel ved Penge som Fødevarer, har gjort det muligt at bespise alle de Folk, der er tyet til »Juleskibet af 1908« for Husly. Saaledes har ikke alene de 40 Personer, hvortil der var Sidde- og Køjepladser, kunnet faaet rigelig Morgendrikke, Frokost og Middagsmad, men vi har endog set os i Stand til gennemsnillig at bespise 20—30 Personer herud over til de respektive Maaltider, og ser os yderligere i Stand til at fortsætte Bispisningen til udover Nytaar.

En fuldstændig Liste over Bidragyderne vil i de nærmeste Dage fremkomme. Dette er kun en midlertidig Tak, som jeg i dyb Erkendtlighed bringer. Ligeledes min forhindligste Tak til Damerne, der assisterede ved Opvartningen og Underholdningen.

Det glæder mig at kunne tilføje, at de Folk, der søgte Ly om Bord i »Juleskibet af 1908« opførte sig paa en pæn og mønsterværdig Maade.

Med Højagtelse

Alfred Christensen.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at fra den 30. dennes at regne vil Knippelsbro og Langebro foreløbig for et Aar blive aabnede for Skibes Passage til følgende Tider:

fra	1.—31. Januar	Fmd.	fra	Kl. 8 til	Eftm.	Kl. 4.
-	1.—28. Februar	-	-	7,30	-	5.
-	1.—31. Marts	-	-	6	-	6,30.
-	1. April—16. Septbr.	-	-	6	-	7.
-	17. Septbr.—16. Oktbr.	-	-	6	-	6.
-	17. Oktbr.—16. Novbr.	-	-	7	-	5.
-	17. Novbr.—31. Decbr.	-	-	8	-	4.

Paa Søn- og Helligdage, Grundlovsdagen og paa Dage, hvor der foretages almindelige Valg til Folketinget, aabnes disse Broer dog kun til Kl. 11 Fmd. og 1 Time om Eftermiddagen før den for Hverdage gældende Lukningstid.

Udenfor de nævnte Tider kunne, naar Forholdene tilstede det, Broerne aabnes efter Begæring til de respektive Brofogeder hvilken Begæring maa være fremsat senest 1 Time før Bropersonalet forlader Broerne om Eftermiddagen (Søn- og Helligdage etc. senest ½ Time før Personalet forlader Broerne henholdsvis Formiddag eller Eftermiddag) og mod Erlæggelse af en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havneforvaltningen.

Havneforvaltningen i Kjøbenhavn, d. 24. Decbr. 1908.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 46 & 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.

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. Skibstører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

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,

BJØRTLER 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.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersborg
Tigr.: „Hansencor“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs- inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bavnerikshavns.

Fabrik for sølvsmørende Lossøjul.
Telf. 20,779 y.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibs- fornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarilexperit.

Kontor: Holsteinsgade 16, B.

Telf. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankenstejns Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnegd. Møl- bach, i Fredericia Havnegd. Schamby, i Kolding Havnegd. Jordahn, i Løgstør Havnegd. Søgaard, i Marstal Kbm. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnegd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnegd. Hansen, i Rønne Havnegd. Henriksen, i Svendborg Havnegd. Møller, i Vejle Havnegd. Gylding.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cløelfert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

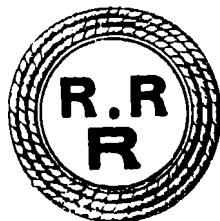
Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kunsthværværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringshværværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaadeflotts
Sofartsafdeling.

Laboratorlum: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.



Randers Røbslaeri

Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove
til Skibsbrug og Elevatorer.

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.

Riveralide 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.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISER

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
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.

Julius F. Schierbeck

Amaliegade 41. Telf. 443.

Billigste Skibsproviant

samt Lager af Sejldug og alle Skibsartikler.

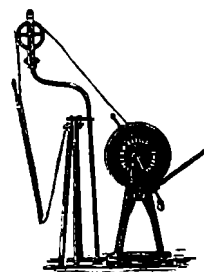
Eneforhandler af

Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
1 Kjøbenhavn.

tegnør Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copenhague 42



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamago Portvin

faas hos d'Hrr. Skibshandlere

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)